

[A5] Traçados Subtis

O espaço intermédio como suporte de continuidades

O caso de S. Domingos de Rana

Joana Filipa Godinho Neves (Licenciada)

Projeto Final de Mestrado para a obtenção do grau de Mestre em Arquitetura,
Especialização em Urbanismo

Orientação Científica:

Professor Doutor João Rafael Marques Santos

Professor Doutor João Miguel de Sousa Carvalho Ribeiro da Silva Leite

Júri:

Presidente: Professor Doutor Luis Alberto Torres Sanchez Marques de Carvalho

Orientador: Professor Doutor João Rafael Marques Santos

Vogal: Professor Doutor Pedro Conceição Silva George

Documento Definitivo

Lisboa, FA.Uisboa, Fevereiro, 2021

[A5] Traçados Subtis

O espaço intermédio como suporte de continuidades

O caso de S. Domingos de Rana

Traçados Subtis

O espaço intermédio como suporte de continuidades

O caso de S. Domingos de Rana

CANDIDATA:

Joana Filipa Godinho Neves

ORIENTAÇÃO CIENTÍFICA:

Professor Doutor João Rafael Marques Santos

Professor Doutor João Miguel de Sousa Carvalho Ribeiro da Silva Leite

JÚRI:

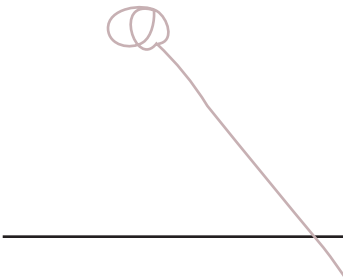
Presidente: Professor Doutor Luis Alberto Torres Sanchez Marques de Carvalho

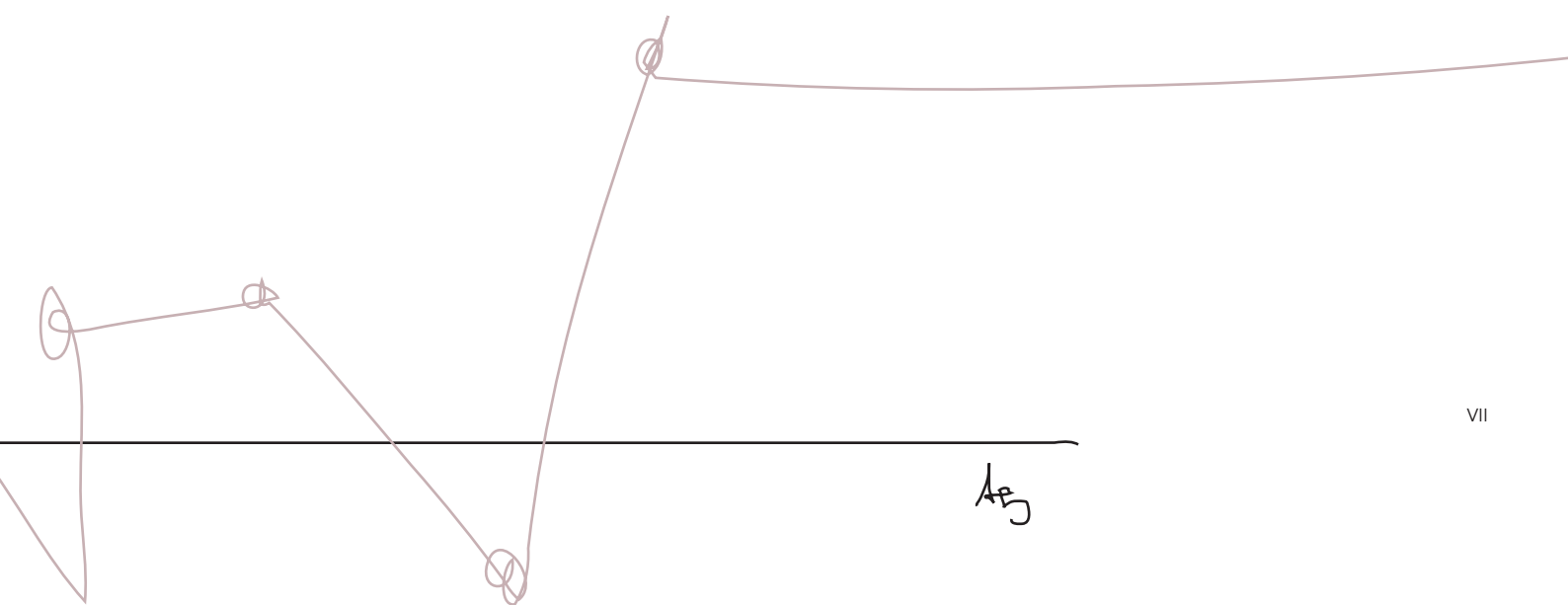
Orientador: Professor Doutor João Rafael Marques Santos

Vogal: Professor Doutor Pedro Conceição Silva George

Documento Definitivo

Mestrado em Arquitetura, com especialização em Urbanismo





VII

001. Imagem Conceptual.

R e s u m o

O presente Projeto Final de Mestrado, vem dar seguimento ao trabalho desenvolvido na unidade curricular de Laboratório de Projeto VI, e pretende perspetivar uma estratégia de intervenção que possibilite consolidar conteúdos atuais de projeto urbano, nomeadamente os desafios de articulação entre redes infraestruturais, ambientais e de qualificação do espaço público de natureza diversificada, idealizar uma nova imagem e identidade urbana para o território atravessado pela A5, entre Lisboa e Cascais.

O presente trabalho tem como principal objetivo promover e dinamizar a mobilidade pedonal ao criar condições favoráveis para a deslocação do peão, ao recuperar a sua possibilidade de andar, passear e transitar pela rua com conforto e segurança, através da qualificação de espaços vazios gerados pela fragmentação urbana. O crescimento fragmentado dos aglomerados urbanos originou uma ocupação extensa e consequentemente uma rutura na capacidade de cobertura das redes de transportes públicos, permitindo de certa forma que o transporte individual tomasse uma posição dominante sobre os outros meios de deslocação.

Esta reflexão incide sobre o território de Cascais, na zona circunscrita ao Nó de Carcavelos/ São Domingos de Rana. Tomando como ponto de partida a análise das características e das necessidades do território, surge como hipótese de projeto o desígnio de incorporar vários percursos pedonais, conjugar movimento e estadia num percurso, ao encontro da permanência e do conforto. Este projeto é constituído por um conjunto de várias intervenções com diversas escalas e programas distintos articulados entre si. Torna-se importante que a criação dos percursos pedonais, não seja apenas uma abordagem isolada e um caminho ligando um ponto ao outro, mas faça parte de projetos de ordenamento urbano mais globais de modo a garantir o desenvolvimento económico sustentável e a integração social de toda a população, relacionando-se com a estrutura da cidade e a sua evolução constante.

A b s t r a c t

This final project of master's degree follows the work developed in the curricular unit Project Laboratory VI and aims at presenting an intervention strategy that intertwines current contents of urban project, namely the challenges of articulation between infrastructural networks, environments and qualification of varied public spaces, idealizing a new image and urban identity for the territory crossed by the A5, which stretches from Lisbon to Cascais.

The main goal of this essay is to promote and boost pedestrian mobility by creating the best possible conditions for walking or just wandering about the streets in comfort and safety, through the qualification of empty spaces generated by urban fragmentation. The fragmented growth of urban centers led to an extension of the outskirts and consequently to a rupture in the capacity of covering public transport networks, allowing individual transport to take a dominant position.

XI

Starting from the analysis of the characteristics and needs of the territory, the best solution is to incorporate several pedestrian paths that combine movement and accommodation focused on stability and comfort. This project consists a set of interventions with different scales and different programs which are articulated with each other. It is important that the creation of walking routes is not just an isolated approach and a way to connect one point to another, but a more global urban planning project in order to guarantee a sustainable economic development and the social integration of the entire population - relating to the structure of the city and its constant evolution.

A g r a d e c i m e n t o s

Em primeiro lugar aos professores João Rafael Santos e João Silva Leite por todo o seu trabalho de orientação e por partilharem comigo o seu conhecimento, pela sua constante disponibilidade durante todo o meu percurso académico e é de salientar que de forma encorajadora, durante os meses de pandemia, foram sempre capazes de adaptar a situação às circunstâncias.

Ao professor Pedro George, que mesmo não sendo meu orientador, teve sempre a disponibilidade e interesse de acompanhar não só a componente do documento escrito, como também a parte de projeto desde a fase mais embrionária.

À minha família, pais e irmãs, que tiveram um papel fundamental durante todo o processo, pelo carinho e orgulho que demonstraram em mim e que me motivou todos os dias.

À minha irmã Rita, um agradecimento especial, que me apoiou, incentivou e acreditou em mim todos os dias.

XIII

Aos meus amigos, pela presença, amizade e todos os momentos partilhados ao longo deste percurso.

À Inês Naré, que me acompanhou e esteve sempre presente, pela grande amizade sempre demonstrada, pela sua ajuda essencial em todo o trabalho desenvolvido.

Ao António e Sebastião, incentivadores incondicionais deste trabalho.

Ao Bruno, porque sem ele isto não era possível.

Ao Pedro, pelo amor, amizade e paciência sempre demonstrado neste caminho. Por acreditar em mim, no meu trabalho e por estar presente.

Dedico este trabalho a vocês, pais.

Amor é a palavra nestes agradecimentos.

Índice Geral

	Resumo \ Palavras-chave	IX	
	Abstract \ Keywords	XI	
	Agradecimentos	XIII	
	Índice Geral	XVII	
	Índice de Figuras	XXI	
	Lista de Siglas	XXVII	
0	INTRODUÇÃO	29	
	Contextualização e Tema	31	
	Objetivos	31	
	Metodologia	33	
	Estrutura	35	
1	REFLEXÃO CONCEPTUAL _O TEMA	39	XVII
	.1 DA FRAGMENTAÇÃO ÀS POSSÍVEIS CONEXÕES	43	
	Ponte Pedonal Galp	49	
	The Luchtsingel	51	
	Biblioteca Nacional de França	53	
	.2 INFRAESTRUTURA COMO UM ELEMENTO LINEAR URBANO	55	
	The Souterrain Tram Tunnel	63	
	Euralille Masterplan	65	
	Anell Verd	67	
	PALETA DE PROJETOS DE REFERÊNCIAS COMPLEMENTARES	69	

2	LEITURA DO TERRITÓRIO _ O SÍTIO	75
	.1 A EVOLUÇÃO DO TECIDO URBANO	79
	.2 (DES)CONTINUIDADES E POLARIDADES	83
	.3 DECOMPOSIÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO E INTERSTÍCIOS URBANOS	91
	.4 PLANOS, PROGRAMAS E PROJETOS	103
3	TRAÇADOS NO TERRITÓRIO _ O PROJETO	107
	.1 O CORREDOR LISBOA – CASCAIS	113
	.2 OS PERCURSOS: ENTRE NÓS	117
	CONSIDERAÇÕES FINAIS	141
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	147
	ANEXOS	153

Índice de Figuras

001. Imagem Conceptual.

Elaborado pela autora.

002. Computer City,

Axonometric.

By Dennis Crompton of Archigram in <http://archigram.net/portfolio.html>

003. Marine City Megastructure.

By Kisho Kurokawa in <https://archeyes.com/marine-city-megastructure-kiyonori-kikutake/>

004. La Ville Spatiale.

By Yona Friedman in <https://www.archdaily.com/tag/yonafriedman>

005. Agriculture City Project.

By Kisho Kurokawa in <https://archeyes.com/agricultural-city-kurokawa-kisho/>

006. Mapa de Nolli.

By Giambattista Nolli in <https://cityeu.wordpress.com/2010/11/03/wonderfull-maps%C2%A0nolli/>

007. Perspetiva aérea.

By Telmo Cruz, Maximina Almeida e de Adão da Fonseca in <https://www.galpenergia.com/PT/agalpenergia/Fundacao-Galp-Energia/Paginas/>

008. Perspetivas exteriores.

Fotografias da autora.

009. Perspetiva aérea.

By Atelier Zus in <https://www.archdaily.com/770488/the-luchtsingel-zus/>

010. Perspetivas exteriores.

By Karlo in <https://ilcroatia.com/the-luchtsingel/>

011. Perspetiva.

By Davide Galli, Yuri Palmin in <https://www.archdaily.com.br/br/794189/classicos-da-arquitetura-biblioteca-nacional-da-franca-dominique-perrault-architecture>

012. Perspetivas exteriores.

By Davide Galli, Yuri Palmin in <https://www.archdaily.com.br/br/794189/classicos-da-arquitetura-biblioteca-nacional-da-franca-dominique-perrault-architecture>

013. Wuppertaler Schwebebahn.

By Walter Sanders in <https://www.stern.de/panorama/weltgeschehen/vor-70-jahren-sprang-elefantenda-me--tuffi--aus-der-wuppertaler-schwebebahn-9344970.html>

014. Plano para a Baía de Tóquio.

By Kenzo Tange in <https://arquiscopio.com/archivo/2012/07/14/plan-para-la-bahia-de-tokio/?lang=pt>

015. *City in the Air.*

By Arata Isozaki in <https://capitel.humanitas.edu.mx/hoy-es-siempre/>

016. *Fotomontagem da obra do grupo Superstudio (1971).*

By Jorn Konijn, Nitsche in <https://www.archdaily.com.br/br/794139/arte-e-arquitetura-superstudio-revisitado-por-nitsche-arquitetos-plus-jorn-konijn>

017. *Corte Axonométrico.*

By Rem Koolhaas, Floris Alkemade in <https://oma.eu/projects/southeast-tram-tunnel>

018. *Perspetivas interiores.*

By Rem Koolhaas, Floris Alkemade in <https://oma.eu/projects/southeast-tram-tunnel>

019. *Desenho em Perspetiva.*

By Rem Koolhaas, Floris Alkemade, Donald van Dansik in <https://oma.eu/projects/eurailille>

020. *Perspetivas exteriores.*

By Rem Koolhaas, Floris Alkemade, Donald van Dansik in <https://oma.eu/projects/eurailille>

021. *Planta Geral.*

By Carles Enrich Studio in <https://carlesenrich.com/projects/anell-verd/>

022. *Perspetivas exteriores.*

By Carles Enrich Studio in <https://carlesenrich.com/projects/anell-verd/>

023. *Modern Ponte Vecchio, Informal City.*

By Ja Studio in <http://www.evolous/modern-ponte-vecchio-is-an-informal-city-ja-studio/>

024. *A profunda obra estrutural de El Lissitzky.*

By Zupi in <https://zupi.pixelshow.co/a-profunda-obra-estrutural-de-el-lissitzky/>

025. *Pavilhão Humanidades 2012.*

By Leonardo Finotti in <https://www.archdaily.com.br/br/01-166107/pavilhao-humanidade2012-slash-carla-juacaba-plus-bia-lessa>

026. *Escadaria Monumental MVRDV.*

By Laurian Ghinitoiu in <https://www.archdaily.com.br/br/787836/escadaria-monumental-do-mvrdv-e-inaugurada-em-roterda>

027. *“La Lira” Theatre.*

By RCR Arquitectes in <https://www.world-architects.com/en/rcr-arquitectes-olot-girona/project/la-lira-theatre-public-domain>

028. *Instant City, Typical Configuration.*

By Ja Studio in <http://www.evolo.us/modern-ponte-vecchio-is-an-informal-city-ja-studio/>

029. *Localização Geográfica.*

Elaborado pela autora.

030. *Autoestrada de Cascais (1944).*

By Nuno Costa in <https://www.slideshare.net/ncosta24/lisboa-antiga-5285954>

031. *Atravessamentos e Bloqueios.*

Elaborado pela autora.

032. *Conflitos e Oportunidades.*

Elaborado pela autora.

033. *Polaridades e Contrastes.*

Elaborado pela autora.

034. *A Polarização associada aos Nós da A5.*

Elaborado por Afonso Ramos, Duarte Costa, Francisco Carreira e Ricardo Veloso.

035. *Fotografia no local, exemplo de Espaço Público.*

Fotografia da autora.

036. *Planta Geral Espaço Público.*

Elaborado pela autora.

037. *Fotografia no local, exemplo de Interstícios Urbanos.*

Fotografia da autora.

038. *Planta Geral Interstícios Urbanos.*

Elaborado pela autora.

039. *Fotografia no local, exemplo de Equipamentos e Edifícios de Utilização Coletiva.*

Fotografia da autora.

040. *Planta Geral Equipamentos e Edifícios de Utilização Coletiva.*

Elaborado pela autora.

041. *Plano Diretor Municipal de Cascais.*

By C.M. Cascais in <https://www.cascais.pt/pdm-compilacao-dos-elementos-constituintes-em-vigor>

042. *Planos de Pormenor em Vigor e Eficazes.*

By C.M. Cascais in <https://www.cascais.pt/sub-area/planos-de-pormenor>

043. *Oasis, Collage.*

By Ron Herron of Archigram in <https://vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/arquitextos/17.196/6221>

044. *Um cenário de transformação profunda.*

Elaborado pela autora.

045. Estratégia Geral.

Elaborado pela autora.

046. Conflitos entre o tráfego pedonal e automóvel.

Elaborado pela autora.

047. Traçados ao longo do eixo.

Elaborado pela autora.

048. Sistema de vistas.

Elaborado pela autora.

049. Densidade arbórea.

Elaborado pela autora.

050. Articulação entre os serviços existentes.

Elaborado pela autora.

051. Programas multifuncionais.

Elaborado pela autora.

052. Esboço Planta.

Elaborado pela autora.

053. Esboço Perspetiva exterior.

Elaborado pela autora.

054. Planta Pavilhão Multifuncional.

Elaborado pela autora.

055. Ilustração Pavilhão Multifuncional.

Elaborado pela autora.

056. Esboço Corte.

Elaborado pela autora.

057. Esboço Perspetiva interior.

Elaborado pela autora.

058. Esboço Perspetiva exterior.

Elaborado pela autora.

059. Secções Pavilhão Multifuncional.

Elaborado pela autora.

060. Ilustração Pavilhão Multifuncional.

Elaborado pela autora.

061. Esboço Perspetiva Mercado.

Elaborado pela autora.

062. Esboço Perspetiva Hortas.

Elaborado pela autora.

063. Sistema de vistas.

Elaborado pela autora.

064. Sistemas.

Elaborado pela autora.

065. Ilustração Mercado de Tires.

Elaborado pela autora.

066. Sistema de Verdes.

Elaborado pela autora.

067. Esboço Perspetiva exterior.

Elaborado pela autora.

068. Sistema de pilares.

Elaborado pela autora.

069. Planta Superfície Comercial.

Elaborado pela autora.

070. Ilustração Percurso Pedonal.

Elaborado pela autora.

071. Esboço Perspetiva exterior.

Elaborado pela autora.

072. Esboço Alçado + Corte do Pilar.

Elaborado pela autora.

073. Esboço Perspetiva exterior.

Elaborado pela autora.

074. Secções Superfície Comercial.

Elaborado pela autora.

075. Ilustração Superfície Comercial.

Elaborado pela autora.

076. Esboço Corte.

Elaborado pela autora.

077. Esboço Perspetiva do Elevador
+ Ribeira.

Elaborado pela autora.

078. Esboço Perspetiva aérea.

Elaborado pela autora.

079. Planta Geral.

Elaborado pela autora.

080. Ilustração Superfície Comercial.

Elaborado pela autora.

081. Instant City, Collage.

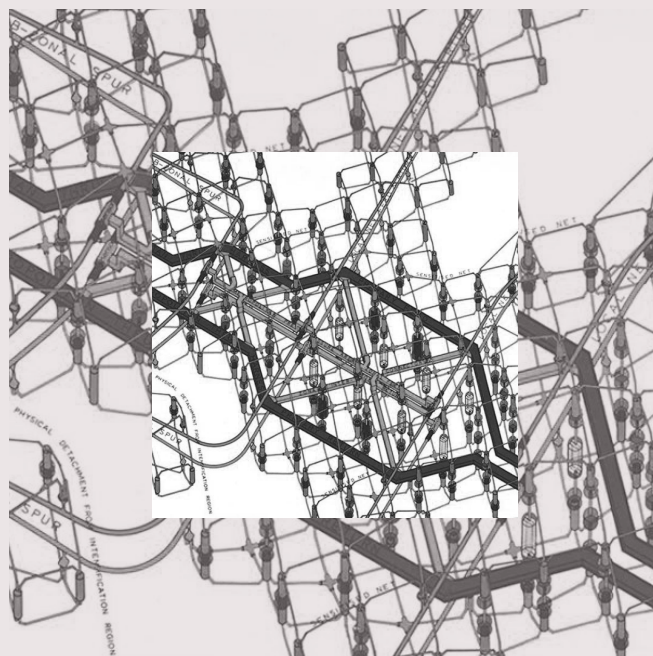
By Ron Herron of Archigram in <http://archigram.westminster.ac.uk/project.php?id=138>

082. O início.

Elaborado pela autora.

Lista de Siglas

A5	Autoestrada da Costa do Estoril
AML	Área Metropolitana de Lisboa
BRT	Bus Rapid Transport
CMC	Câmara Municipal de Cascais
CO2	Dióxido de Carbono
FA	Faculdade de Arquitetura
IGT	Instrumentos de Gestão Territorial
PDM	Plano Diretor Municipal
PNI	Programa Nacional de Investimentos
TCSP	Transporte Coletivo em Sítio Próprio
TI	Transporte Individual
TGV	Train à Grand Vitesse



002. Computer City,
Axonometric.

INTRODUÇÃO

Contextualização e Tema

Atualmente, a mobilidade está fortemente dependente cada vez mais da utilização do transporte individual, resultado do crescimento urbano difuso, fragmentado e de carências na oferta de transportes coletivos fiáveis e adequados. Neste contexto, e em linha com uma visão a longo prazo do território metropolitano de Lisboa, estudada pelos municípios de Cascais, Oeiras e Lisboa, serão exploradas as oportunidades de reestruturação do território envolvente à autoestrada A5, tendo como argumento a introdução de uma linha de transporte coletivo em sítio próprio (TCSP) ao longo daquele eixo infraestrutural.

A A5 pode ser entendida como um elemento estruturante do território, capaz de amarrar estruturas urbanas adjacentes e, simultaneamente, potenciar lógicas de atravessamento pedonal que promovam continuidades espaciais e uma maior coesão urbana, possibilitando melhores condições de percurso, encontro, conforto e permanência; como uma estrutura urbana e territorial linear que se desenvolve em diferentes níveis, que se apresentam ao nível superior, ao nível do solo e subsolo; e que tem como característica mais marcante o desenvolvimento em linha, que funciona como uma estrutura principal associado à circulação, em torno da qual se desenvolvem vários canais justapostos associados aos espaços de estadia.

A estratégia do projeto procura criar uma rede de percursos pedonais interligados por espaços verdes, espaços de socialização e equipamentos, um conjunto de usos e atividades de carácter público, mas também privado, que tem como principal objetivo qualificar o território e contribuir para um maior bem-estar social. Tal estratégia assenta num conjunto de intervenções de modo a eliminar as barreiras que existem e dificultam a mobilidade e o acesso ao sistema de transportes.

Objetivos

A elaboração de um projeto urbano requer uma leitura global da cidade e estudar os aspetos espaciais (relações), funcionais (usos associados), de utilização e operacionais dos diferentes espaços

públicos associados a interfaces de transportes, através de casos de estudo. Pretende perspetivar uma estratégia de intervenção que proporcione a criação de uma estrutura que restabelece as continuidades entre as duas margens, integrando os traçados urbanos existentes e a partir deste mote idealizar uma nova imagem e identidade urbana, construindo um novo estrato urbano que une fragmentos e estabelece uma nova matriz de espaço público, privilegiando a coesão territorial.

O estudo sobre este tema e a proposta têm como objetivo criar condições de percursos bem como momentos de paragem associados, de forma a permitir a fruição e experiência de contacto com este território, criando desta forma um tipo de lazer ao mesmo tempo que os caminhos traçados são percorridos. Constituindo novas ligações, numa rede de espaços públicos a partir de uma reestruturação do território tendo como pretexto a introdução de uma linha de transporte coletivo em sítio próprio (TCSP) na autoestrada A5 e a sedimentação de uma polaridade em ascensão referente a uma grande superfície comercial. Trata-se de uma oportunidade para repensar em como estas grandes peças comerciais que inevitavelmente vão transformar o território, se podem relacionar morfologicamente com infraestruturas como a A5. Num processo de polarização, surge a oportunidade para construir uma rede de ligações e de espaço público que se conectam com o existente de uma forma mais integrada em vez de contribuir para mais um processo de segregação urbana.

33

Metodologia

A metodologia deste trabalho foi dividida em três abordagens:

Em primeiro lugar, num enquadramento conceptual, concentrou-se numa análise da evolução do território a partir de cartas militares de várias datas. Metodologicamente esta fase concentrou-se sobretudo na recolha e análise pessoal de referências bibliográficas relativamente ao tema abordado.

Na segunda parte, procedeu-se ao reconhecimento e leitura interpretativa do território, numa estratégia de escala alargada, como um suporte das decisões a serem tomadas posteriormente, apontando diversos cenários interventivos e estabelecendo um programa de estratégia global. Nesta mesma fase, realizou-se também uma recolha de projetos e referências nacionais e internacionais relevantes para o desenvolvimento do projeto.

Já na terceira e última parte procedeu-se à aplicação deste processo num programa estratégico a ser desenvolvido, que se baseará na demanda inicial e na análise realizada de uma forma mais aprofundada e contextualizada, por meio de boas soluções de projetos de desenho urbano e de espaços públicos que sejam capazes de dar resposta às perguntas de partida deste projeto. Nesta fase é importante referir a contextualização do local a partir da observação direta, compreendendo uma experiência mais pessoal a partir das várias visitas ao local. A respetiva compilação de um conjunto de dados como desenhos, fotografias e esboços que permitiram descobrir diversas particularidades que de outra forma não se evidenciariam e que tiveram um papel fundamental na definição da proposta de intervenção.

35

Estrutura

Este documento está estruturado em três partes fundamentais: reflexão conceptual, leitura do território e proposta, coincidindo desta forma com a sua organização metodológica.

A introdução sintetiza o tema, os objetivos do projeto final, a metodologia adotada ao longo da resolução deste trabalho e a sua estrutura e organização.

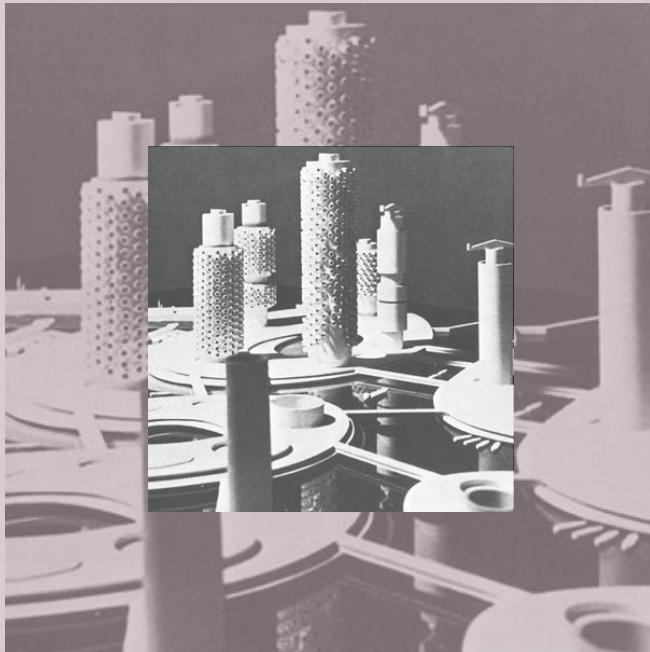
A primeira parte - Reflexão Conceptual - corresponde ao enquadramento teórico e conceptual que sustenta o desenvolvimento e realização do projeto, em todas as suas escalas. São ainda apresentadas diferentes referências de intervenção, com identificação de projetos selecionados cujas características coincidem com os temas abordados e

se assemelham às particularidades das necessidades da área de intervenção.

A segunda parte - Leitura do Território - procura cruzar e sistematizar um conhecimento base sobre o lugar onde se insere a área de intervenção (Carcavelos), assim como a sua envolvente. São abordados temas como a evolução urbana, bem como a sua caracterização física e socioeconómica.

A terceira e última parte - Traçados no Território - refere-se à proposta urbana e arquitetónica entre a escala alargada do tema/sítio de estudo e a escala do espaço público, na relação com o edificado.

As considerações finais resumizam aprendizagens e concluem o desenvolvimento deste Projeto Final de Mestrado.

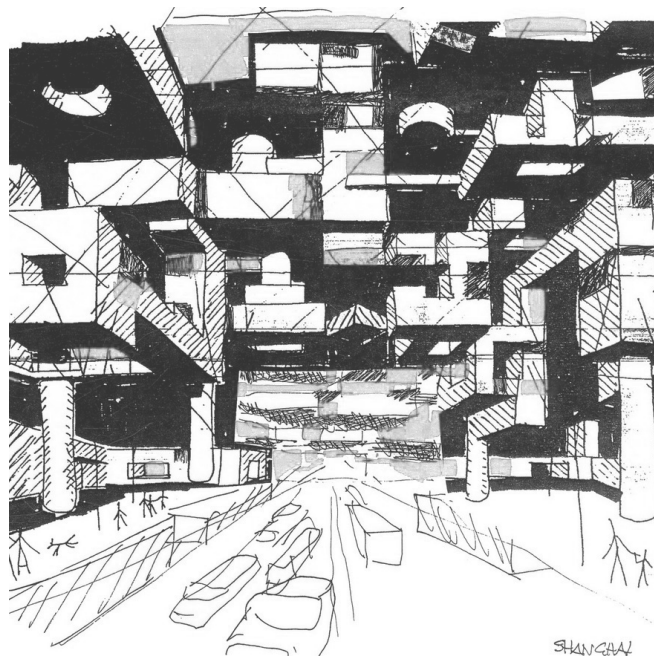


003. Marine City
Megastructure.

REFLEXÃO CONCEPTUAL_O TEMA

1 | REFLEXÃO CONCEPTUAL

Este capítulo resulta de uma investigação teórico-reflexiva que servirá de base ao desenvolvimento do projeto. Apresentados os objetivos e algumas questões de trabalho, neste capítulo serão abordados alguns conceitos que passamos a enunciar: Fragmentação urbana; Espaço público; Infraestruturas e Megaestruturas. No final de cada subcapítulo serão apresentados alguns projetos de referência.



004. La Ville Spatiale.

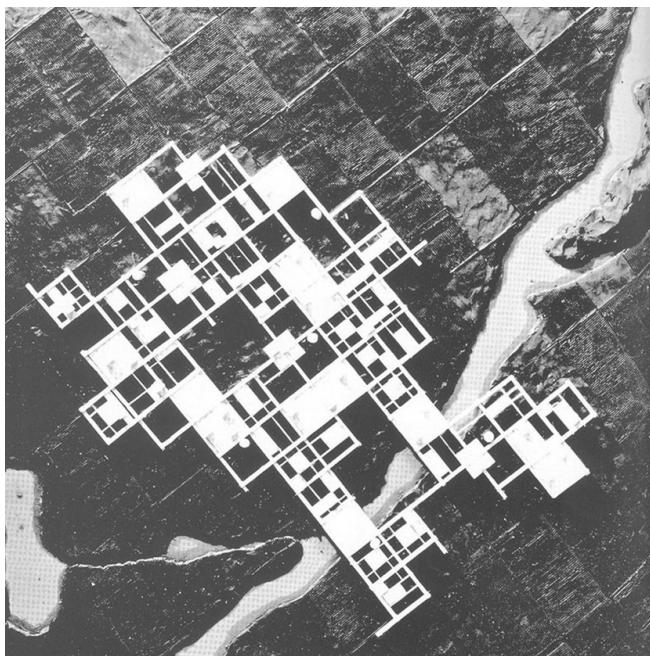
1.1 | DA FRAGMENTAÇÃO ÀS POSSÍVEIS CONEXÕES

Caminhar é o início, o ponto de partida. O homem foi criado para caminhar e todos os eventos da vida- grandes e pequenos- ocorrem quando caminhamos entre outras pessoas. A vida em toda a sua diversidade se desdobra diante de nós quando estamos a pé. Em cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis, o pré-requisito para a existência da vida urbana é oferecer boas oportunidades de caminhar. Contudo, a perspectiva mais ampla é que uma infinidade de valiosas oportunidades sociais e recreativas apareça quando se reforça a vida a pé... Mas nas cidades, há muito mais em caminhar do que simplesmente andar (Gehl, 2013, p.19).

O urbano extensivo, descontínuo e fragmentado é uma das características do território metropolitano atual, consequência de processos de urbanização intensivos e acelerados, resultando na desarticulação do espaço público e do tecido edificado. Não podemos continuar a olhá-lo como uma exceção ou erro, ou como uma estrutura caótica e incompreensível sobre a qual não vale a pena intervir (Portas, 2012). Devemos considerá-lo sim, como uma oportunidade, um ponto de partida ao tentar valorizá-lo e ao enfrentar as problemáticas nele detetadas, num conjunto articulado de diferentes ações e no cruzamento da integração dos diferentes sistemas (mobilidade, ambiental, económico e social).

Na impossibilidade do Estado tomar a seu cargo a totalidade da urbanização (Portas, 2012), não existiu uma revisão global do sistema de parcelas num determinado momento, levando à desarticulação destes projetos entre si por diferentes intervenientes. Esta justaposição de peças não articuladas resultam num território incapaz de estabelecer uma disposição que permita ler e perceber a estrutura urbana entre as várias intervenções, contribuindo para uma impressão de fragmentação morfológica e para a incapacidade de articulação dos espaços. No processo de urbanização, o território foi marcado pela

005. Agriculture City
Project.



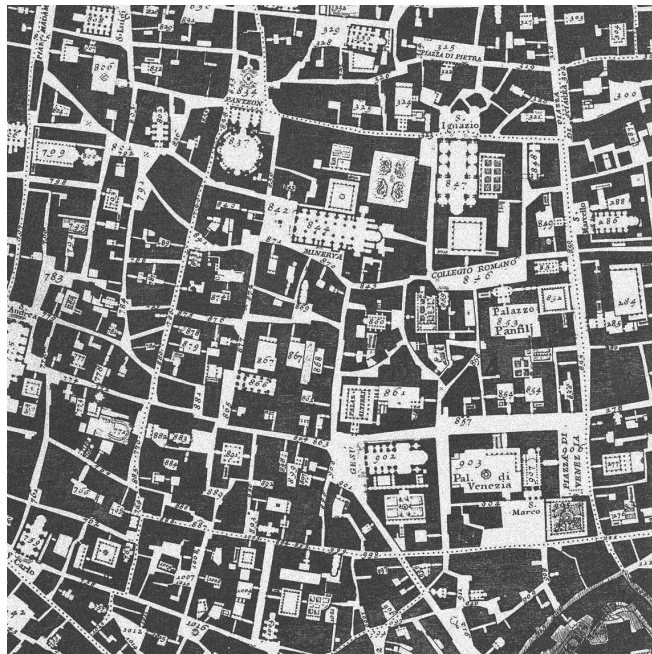
implementação de operações de loteamento desde 1965 promovidos de forma parcelar individualizada e sem noção de conjunto, que contribuíram para a fragmentação do território, sem estabelecer relações com os tecidos existentes e sem permitir uma leitura de continuidade (Santos, 2017).

A ocupação urbana consome solo, muitas vezes cortando continuidades ecológicas significativas, com efeitos de barreira permanentes entre os vários fragmentos. É importante manter com esta unidade, a sua intenção de continuidade determinada para garantir o funcionamento e a lógica das estruturas ecológicas (Apel-Muller, 2017).

O tema da mobilidade ativa tem sido alvo de grande interesse na atualidade, pelo seu impacto e contributo para reduzir os níveis de poluição e emissões de CO₂. É importante promover e dinamizar a mobilidade pedonal ao criar condições favoráveis para a deslocação do peão, de forma a conjugar movimento e estadia num percurso, ao encontro do conforto e da permanência e ao melhorar a mobilidade e o acesso ao sistema de transportes.

As ruas às vezes têm extensões, prolongamentos e ampliações, pequenos acidentes que também podem ser planeados. Quando ocorrem ou são provocados, dão origem a espaços cuja principal virtude é a ambiguidade (Monteys, 2017, p.104).

O espaço público de uma cidade é também o lugar do lazer, do descanso, da circulação livre e sobretudo da socialização de modo a que o encontro e a permanência possam ser concretizados, do espaço público e não apenas nos espaços de uso privado ou coletivo. Jacobs (1961), afirma que os espaços públicos, em especial as ruas, continuam a simbolizar e a exercer um papel fundamental como o espaço mais acessível para encontrar pessoas e para participar na vida pública.



006. Mapa de Nolli.

Apesar da imagem de uma cidade resultar a partir da relação entre os cheios e os vazios que a compõem, da conexão dos edifícios mais marcantes com os seus espaços públicos. Os habitantes de uma cidade sentem-se à vontade para percorrer todos os seus espaços públicos, mas já não para acederem aos edifícios, mesmo aqueles que pela sua natureza coletiva até lhes pertençam (Dias Coelho, 2002).

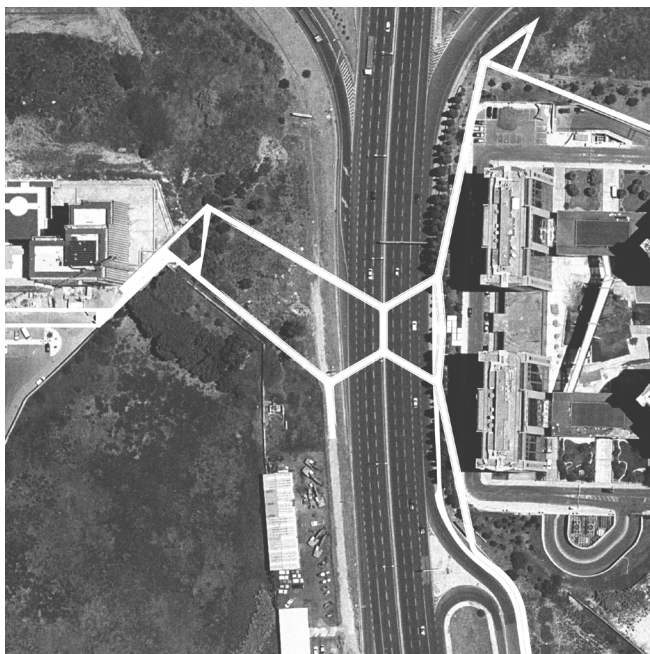
Uma forma simples de visualizar o espaço coletivo e considerá-lo como todos os espaços em branco num diagrama fundo-figura. No entanto, no plano iconográfico de Roma, a Grande Planta de Roma, atualmente conhecida como Mapa de Nolli, criado pelo arquiteto Giambattista Nolli em 1748, observa-se que o espaço coletivo não existe exclusivamente na configuração de ruas, praças ou parques, mas no interior de determinados edifícios de carácter público como igrejas ou palácios. Pode-se assim interpretar o espaço coletivo como um domínio mais alargado, incluindo espaços de propriedade privada, mas de uso e carácter ou serviço público (Solà-Morales, 2008).

47

Não apenas os espaços abertos são considerados espaços públicos: edifícios podem ser considerados públicos, como as entradas dos teatros, museus, bibliotecas, hospitais e grandes superfícies comerciais. Torna-se necessário criar incentivos em torno de uma cidade comum e conceber as cidades como espaço de apropriação pública e não apenas privada, diversificando as atmosferas urbanas ao mesmo tempo que construímos portas mais sólidas na transição entre espaço público e espaço privado (Borja, 2000).

Cada vez mais são espaços que não são considerados nem como espaços públicos ou espaços privados, sendo que são ambas as coisas. Os espaços públicos que são integrados por usos particulares e espaços privados que adquirem uma utilização coletiva (Solà-Morales, 2008).

007. Perspetiva aérea.



Ponte Pedonal Galp, Lisboa, Portugal

O projeto desta ponte é da autoria de Telmo Cruz e Maximina Almeida, do gabinete de arquitetura MXT Studio, vencedor de um concurso de ideias lançado pela Fundação Galp Energia com o lema Pontes para um futuro mais positivo, em 2009.

A ponte pedonal e ciclável sobre a Segunda Circular atravessa uma das artérias de maior tráfego de Lisboa. A ponte une duas margens densamente povoadas e aproxima escolas e serviços das freguesias de São Domingos de Benfica, Lumiar e Carnide, através de uma rede de percursos pedonais e cicláveis.

Esta ponte tem duas componentes diferentes: uma parte exclusivamente estrutural em betão armado que são as laterais e que são responsáveis do encastramento da ponte no terreno. Está posicionada sem qualquer tipo de apoio sob a ponte, apoiada em pilares localizados apenas nas margens da via, transmitindo a sensação a quem circula pela via rápida de que a ponte está a flutuar. A solução estrutural cuja secção transversal triangular é constante, a parte superior do triângulo funciona como uma plataforma para peões e bicicletas, com a secção estrutural por baixo.

A ponte foi financiada por uma empresa privada, constituindo, assim, um elemento que reforça a sua visibilidade pública, nomeadamente pela solução cromática. O pavimento e guardas da ponte serão revestidos com uma camada betuminosa similar à utilizada nos percursos cicláveis que levam à ponte, evitando qualquer descontinuidade. O exterior da ponte é pintando a cor de laranja, referente à imagem da empresa Galp.



009. Perspetiva aérea.



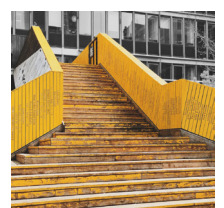
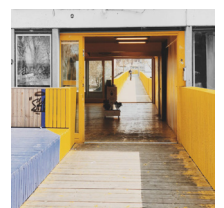
Luchtsingel, Roterdão, Holanda

A ponte *Luchtsingel* é um percurso pedonal com 400 metros de comprimento que volta a conectar três áreas anteriormente desconectadas da cidade de Roterdão através de uma estrutura que atravessa um edifício, estradas e ferrovias. É o primeiro projeto de uma infraestrutura pública do mundo a ser realizada principalmente através de *crowdfunding* (financiamento coletivo). Uma placa de madeira adicionada à ponte com o nome gravado de cada contribuinte dá visibilidade a essa estratégia.

Em continuidade com os novos espaços públicos, na envolvente incluindo o *Delftsehof*, *Dakakker*, *Parque Pompenburg Park* e o Parque na Cobertura da Estação *Hofplein*, surgiu uma paisagem urbana tridimensional.

Com base na ideia de *temporalidade permanente* (uma cidade que evolui permanentemente por meio de intervenções temporárias, permitindo um melhor controle sobre o seu imprevisível), a ponte *Luchtsingel* introduz desta forma uma nova maneira de construir uma cidade.

Mais do que uma passagem, utiliza as formas existentes da cidade numa escala aproximada como ponto de partida, recorrendo à construção de um centro cultural no piso térreo num edifício preexistente, a um bar e atividades agrícolas numa cobertura de um equipamento anteriormente abandonado, tornou-se desta forma um protótipo para o desenvolvimento sustentável, ao reaproveitar edifícios já existentes que fazem parte do percurso da ponte, anteriormente esquecidos e que se desenvolvem agora num lugar com um conceito de comunidade que permite a interação social.



011. Perspetiva.



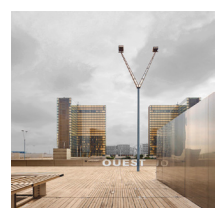
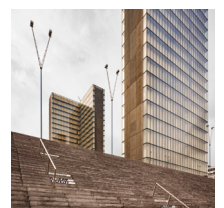
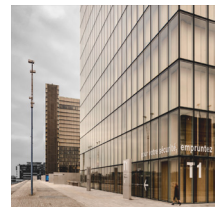
Biblioteca Nacional de França, Paris, França

No centro de Paris, a biblioteca insere-se no projeto urbano da operação de *Paris Rive Gauche* (margem esquerda do rio Sena), que é o resultado de uma história urbana marcada pela presença combinada do Sena e de linhas de comboio. Uma nova plataforma surgiu, elevada do nível térreo que se desenvolveu numa estratificação urbana com várias ligações onde a biblioteca é a materialização desse mesmo novo plano artificial.

Estende-se pela cidade várias ramificações que agora funcionam em dois níveis de circulação, tanto à superfície como a nível subterrâneo, permitindo a continuidade dos espaços, que não constituem uma barreira, mas que convidam a experienciar os diversos ambientes de interação que este edifício tem com a cidade e consigo mesmo, na fusão entre o edificado e a rua.

Nas margens do rio Sena, estão quatro torres em forma de L, simbolicamente, correspondendo a quatro livros abertos. Estas são revestidas em vidro que dialogam com um volume mais baixo em forma de bloco, que abriga o apoio da biblioteca, como cafeteria, restaurante, livraria e cinema. Trata-se de uma obra monumental que inclui quatro torres de 79 metros de altura em torno do perímetro de uma grande praça com 60 mil m² e onde está projetado um pátio central, escavado e preenchido com vegetação exuberante com 12 mil m² que funciona como um poço de iluminação para os pavimentos existentes no subsolo (um paraíso situado no meio da agitação urbana), o que o torna especialmente propício para convidar à leitura.

O projeto é tanto volume como vazio, fechamento e exposição, uma justaposição de ideias contrastantes que se articulam entre si. O edifício não funciona para se glorificar a si mesmo, mas sim para trabalhar o drama de vazio.



013. Wuppertaler
Schwebebahn.



1.2 | INFRAESTRUTURA COMO UM ELEMENTO LINEAR URBANO

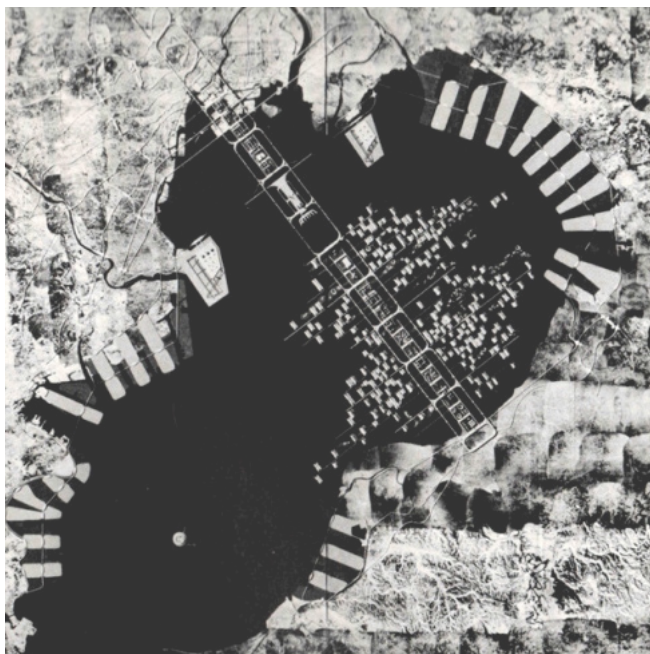
Os espaços vacantes/ vagos surgem em espaços esquecidos, sem vida própria, sem função clara pouco valorizados pelos habitantes. Estes podem, se forem requalificados, criar novos espaços de forte interação social, novas estratégias e oportunidades na cidade. A imagem de descontinuidade e a incapacidade de articulação entre espaços, na maior parte dos casos resultam na impossibilidade do seu atravessamento. Torna-se necessário procurar uma lógica de proximidade e encontrar instrumentos capazes de contribuir para uma melhor conexão entre os espaços.

A interseção entre arquitetura e infraestrutura torna-se um dos temas mais explorados na procura de novas tipologias para uma cidade em profunda mutação (Santos, 2012).

As primeiras ferrovias interurbanas comerciais de passageiros, foram implementadas a partir da década de 1820 entre os principais centros urbanos ingleses. Neste contexto, surgiram uma série de iniciativas cujo aspiravam adaptar a nova tecnologia de transporte.

Entre as primeiras iniciativas e experiências pioneiras, destaca-se a Wuppertaler Schwebebahn localizada em Wuppertal (Alemanha). Foi planeada e construída entre 1887 e 1903, inaugurada em 1901 e continua em funcionamento até hoje. Foi definido um percurso com cerca de treze quilómetros de extensão, cerca de 10 quilómetros são percorridos em suspenso acima da superfície do Rio Wupper, ao evitar interferências com propriedades privadas permitiu economizar e poupar custos. O desafio então era encontrar um sistema que pudesse adaptar-se à sinuosidade do rio e tirar partido dessa situação espacial tão particular.

A partir da década de 1970, surge uma nova categoria de sistemas de transporte designados de Bus Rapid Transit (BRT). Tratando-se de um sistema de transporte que promove um serviço rápido, e



014. Plano para a Baía de
Tóquio.

económico, confortável e eficiente, baseado na definição de um canal dedicado à circulação de autocarros, com paragens adaptadas, frequência elevada e uma cobertura de eixos de grande procura. São casos de referência os BRT de Curitiba e da Cidade do México.

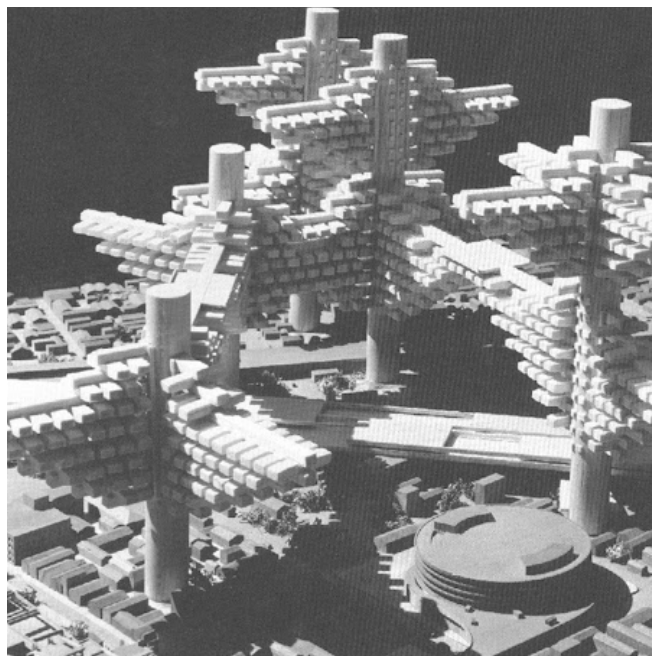
O tema da rua é um argumento para reposicionar a arquitetura no centro do debate urbanístico, identificando-a como sistema complexo, onde a interação e a sua diversidade funcional, social e morfológica se organizam em torno de modelos de continuidade e agregação. A *estrada-edificação* apresenta-se como uma tentativa de restabelecimento do ancestral equilíbrio entre o traçado viário e a forma do espaço urbano. Às potencialidades técnicas, alia-se a poderosa estética das grandes infraestruturas, produzindo soluções de grande impacto formal e visual (Santos, 2012).

57

A infraestrutura base, autoestrada, via rápida, estrada ou caminho, é assim colonizada configurando um elemento urbano com uma nova identidade onde formas urbanas inovadoras e, até em certa medida, diferenciadoras se vão afirmando (Leite, 2016, p.75).

Ao longo do século XX, foram ensaiadas novas possibilidades de relacionar o edifício, infraestrutura e cidade. Grandes megaestruturas espaciais são capazes de acomodar e cruzar espaços abertos e internos de edifícios coletivos de caráter público, onde o espaço público se estende ao interior dos edifícios, através de perfurações, átrios e pátios numa ideia de urbanismo tridimensional, de que é exemplo a compilação desenvolvida do Reyner Banham (1979).

Os *edifícios-viaduto*, as pontes suspensas, os canais, aterros e plataformas flutuantes, definem uma métrica tridimensional que reconstrói a dimensão morfológica dos espaços do movimento, dotando-os de uma monumentalidade contínua (Santos, 2012).



015. *City in the Air.*

O plano para a Baía de Tóquio, de Fumihiki Maki e Masato Ohtaka de 1964 constitui um caso paradigmático dessa abordagem.

As megaestruturas podem definir-se como conjuntos arquitetónicos, geralmente polifuncionais e criadas com tecnologia avançada, que permitiam formar tecidos urbanos contínuos, através de espaços públicos e coletivos, interligados por uma rede de trajetos, de forma a valorizar o percurso pedonal, assumindo-se dessa forma como uma infraestrutura pública que poderia restabelecer as ligações com o restante meio urbano. Como referem Alison e Peter Smithson (1996), *a multi-level city with residential streets-in-the-air*.

Trata-se do desenvolvimento de uma cidade vertical condensada numa estrutura edificada. A rua perde o carácter de espaço exterior; a rua passa a ser arquitetura (Santos, 2012).

59

As megaestruturas não eram apenas estruturas de grande porte, mas tinham uma característica diferencial: reuniam todas as funções urbanas num único edifício, de dimensões monumentais, recriando em seu interior um substituto para a própria cidade (Banham, 1976).

Numa posição mais crítica face aos fundamentos sociais e políticos da cidade, as propostas de Peter Cook, Paul Rudolph, Ron Herron, ou de grupos como os Archigram, Superstudio e Team X constroem um conceito utópico, modelos mais alternativos, não servem para resolver problemas existentes das cidades reais, mas para torná-los ainda mais evidentes, ousando transgredir as fronteiras disciplinares da arquitetura e do urbanismo, propondo novas visões para o futuro das cidades, ideias que ainda permanecem atuais quando paramos para idealizar uma sociedade livre. Também a percepção da imagem urbana ganha novos contornos.

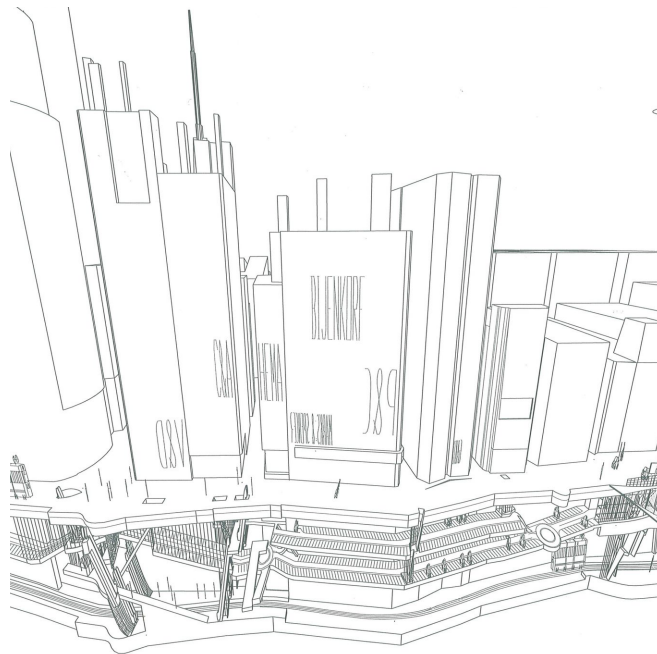
Também a percepção da imagem urbana ganha novos contornos. Para Cullen (1973), a sensação de identificação (focalização,

016. Fotomontagem
da obra do grupo
Superstudio (1971).



desníveis, perspectivas, estreitamentos, delimitação) ou sintonia com o meio-ambiente, esse sentido de localização perante a posição que se ocupa numa rua ou num largo que faz pensar: «Estou aqui» ou «vou entrar para Ali», ou ainda «vou sair Daqui», antevê-se que por existir um Aqui, existe também automaticamente a de um Além, pois não se pode conceber um sem o outro. Num percurso de zonas de compreensão e de vazio, por um contraste entre espaços amplos e espaços delimitados, e pela alternância de situações de tensão e momentos de tranquilidade.

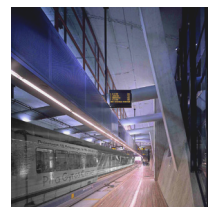
Há uma alteração emocional quando nos encontramos num nível abaixo do solo, médio do terreno ou muito acima dele. Há uma outra perante o encerramento, num túnel, por exemplo e outra ainda perante a abertura da praça pública (Santos, 2012).



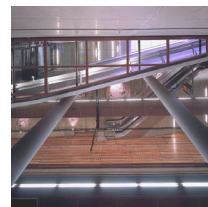
017. Corte Axonométrico.

Souterrain Tram Tunnel, Haia, Holanda

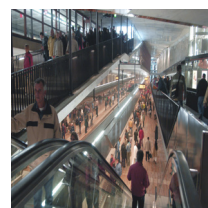
O túnel *Souterrain* é um elemento infraestrutural e multifuncional desenvolvido no subsolo sob uma das vias principais do centro antigo de Haia, onde é proibido todo o tráfego exceto os moradores locais, e que tem usos e relações constantes com o exterior. O projeto deste elemento infraestrutural é da autoria do atelier OMA, completado em 2004.



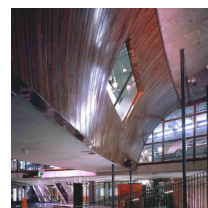
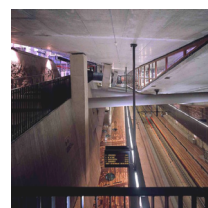
O túnel subterrâneo oferece 500 lugares de estacionamento num piso e conecta duas estações de comboio em cada extremidade a um nível abaixo. Este túnel trata-se de uma escavação de vários andares, age como uma coluna, que serve a cidade a partir de um nível inferior, por um mundo de conexões subterrâneas a edifícios já existentes ao dar-lhes uma nova vida, interligadas por duas estações de comboio, garagens de estacionamento, paragens de comboio, percursos pedonais, espaços de trabalho, galerias e comércio.



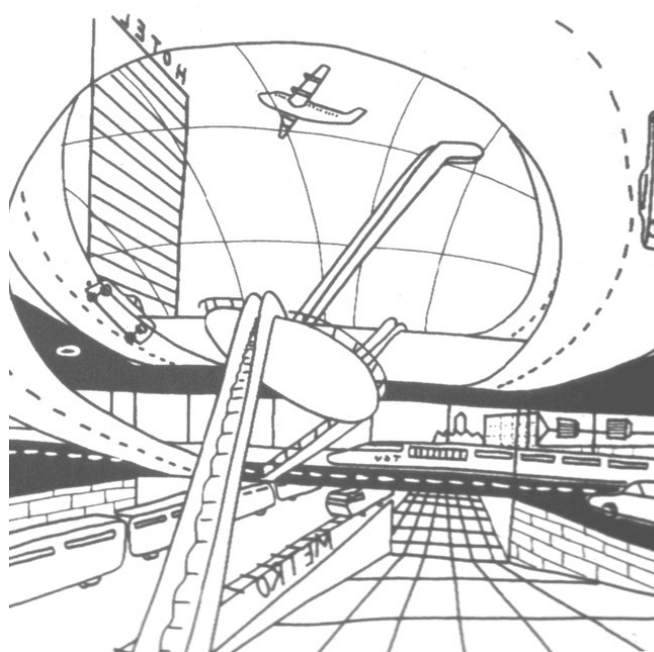
Todas as oportunidades foram aproveitadas para garantir o máximo de conexões físicas ou visuais a outras partes do programa do túnel, para fornecer vistas da cidade externa ou do céu, ao interligar o túnel às lojas e estacionamento ao redor. Desta forma, o conceito de iluminação marca uma atenção especial, as garagens de estacionamento com dois andares são flutuantes e transparentes, o que permite a quem percorre o interior do edifício ver o movimento constante dos veículos.



São proporcionados vários itinerários possíveis, combinando escadas, elevadores e rampas, que proporcionam o acesso confortável às plataformas, destacam o caráter linear do interior e as interconexões entre as estruturas. A complexidade deste programa permitiu a concentração de diversas funções num único lugar no seu interior, ao criar dinâmicas e incentivos nos seus percursos para a própria cidade e evitando a monotonia de espaços subterrâneos.



019. Desenho em
Perspetiva.



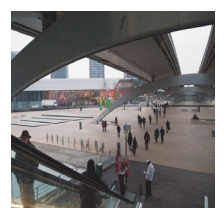
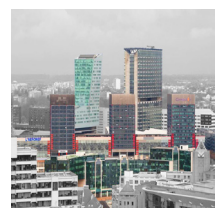
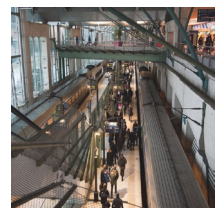
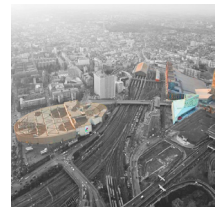
Euralille Masterplan, Lille, França

Em 1989, o atelier OMA criou um *masterplan* para a cidade Lille, em França. O plano consiste num vasto programa com mais de 800 mil metros quadrados de atividades urbanas: a nova estação do TGV (Paris - Bruxelas - Londres), superfícies comerciais, escritórios, estacionamento, hotéis, habitação, um centro de congressos e uma sala de espetáculos. A sobreposição de camadas dos espaços internos dos edifícios coletivos principais (superfícies comerciais e a estação de comboio) estende-se pelos espaços abertos, o que revelou a intenção de integrar ao conectar as várias infraestruturas como elemento linear urbano.

Euralille contempla alguns aspetos como a integração dos espaços abertos e infraestruturais. A combinação, continuidade e complexidade programática do plano define a ideia de um conjunto, onde o momento e a passagem são mais importantes que a matéria composta pelo conjunto de atividades agregadas no espaço, assumindo outros usos além do de simples passagem. Nenhum dos edifícios pode ser entendido como um elemento independente, cada uma das intervenções é amarrada com outras a partir de fortes relações com os diversos fluxos e espontâneos que impõem, como uma cidade dentro de outra.

O maior contributo presente neste projeto passa pela forma como foi estudada a articulação entre todas as atividades e o terreno existente, que permite um fácil acesso entre as várias ligações ao novo TGV e ao metro, através do piso térreo.

Trata-se de um projeto que promove uma boa articulação e a coesão entre espaços isolados. A Norte é criado um parque urbano que não só complementa as ligações desta construção ao resto da cidade como também dissimula a expressão da linha de comboio. É de salientar também, a oferta de m² de construção ao setor terciário, correspondente às atividades de comércio e serviços, que é o grande meio de financiamento do projeto.





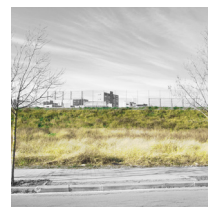
021. Planta Geral.

Anell Verd, Barcelona, Espanha

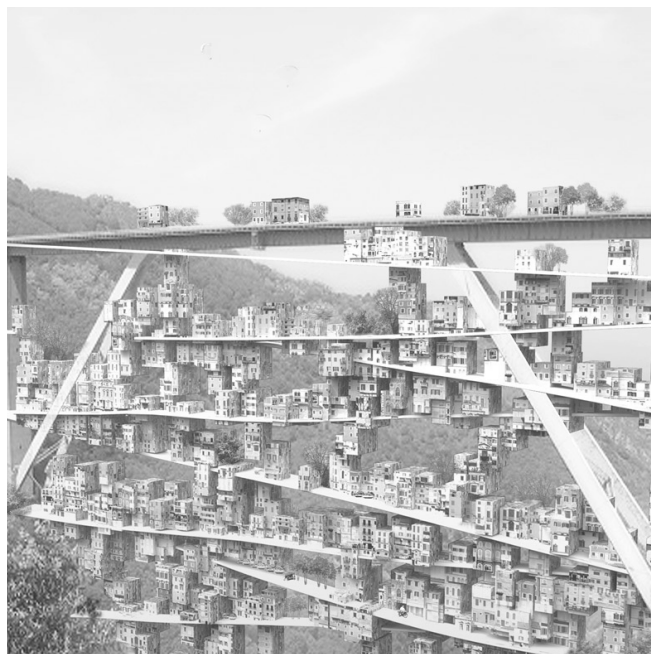
O projeto *Anell Verd*, primeiro lugar no concurso *Passatges Metropolitans* (Passages, 2017), exige reconsiderar um espaço existente, que não é visível da estrada, e promover o seu uso como espaço público dentro de uma rede de rotas naturais interurbanas na forma de anel como alternativa às estradas. Proporciona maior porosidade urbana e conectividade ecológica aos dois municípios, *Rubí* e *Sant Cugat*, promovendo uma rota ecológica num caminho alternativo ao território descontínuo e fragmentado que existia e que agora promove a continuidade entre as duas áreas.

O projeto aborda a necessidade de urbanizar uma via totalmente reservada que propõe a paisagem natural existente como um percurso pedonal alternativo à estrada num percurso de três quilómetros que funciona como um espaço de passagem, lazer e desporto.

Em síntese, uma passagem inferior pode ser útil para a introdução de percursos possíveis alternativos entre os diferentes pontos, através de espaços abertos e públicos de modo construir um diálogo de continuidade. Este projeto sintetiza características físicas e elementos da paisagem numa perspetiva em articulação com o sistema de espaços coletivos existentes, mas também histórica no preservar da sua identidade, ao longo dos usos e atividades que incluem eventuais elementos patrimoniais que carregam a memória daqueles espaços.

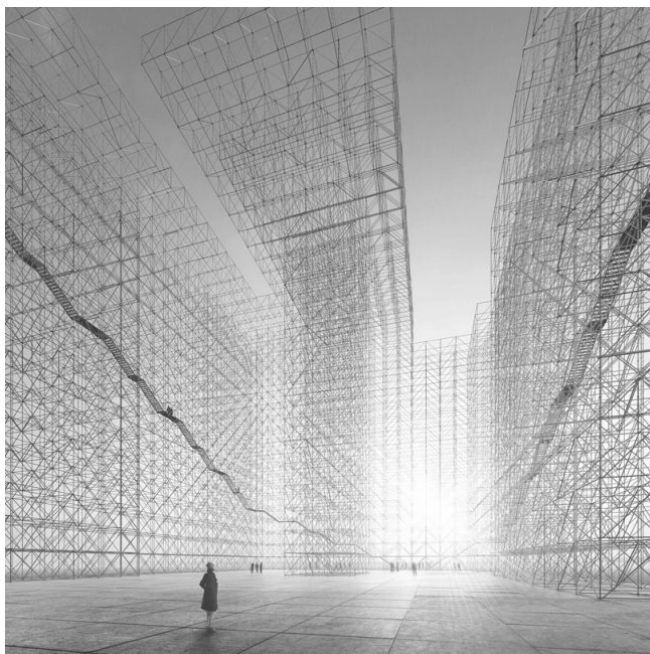


Paleta de projetos de referências
complementares



023. Modern Ponte
Vecchio, Informal City.

024. A profunda obra
estrutural de El Lissitzky.





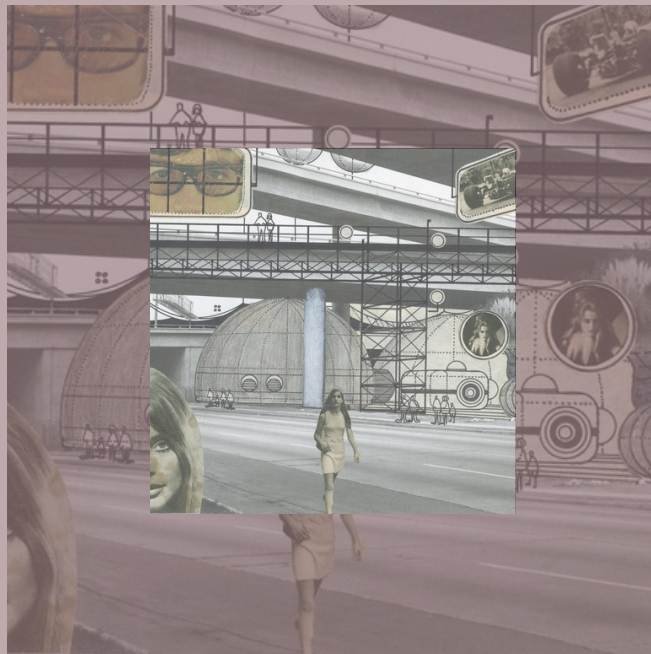
025. Pavilhão
Humanidades 2012.

026. Escadaria
Monumental MVRDV.





027. "La Lira" Theatre.

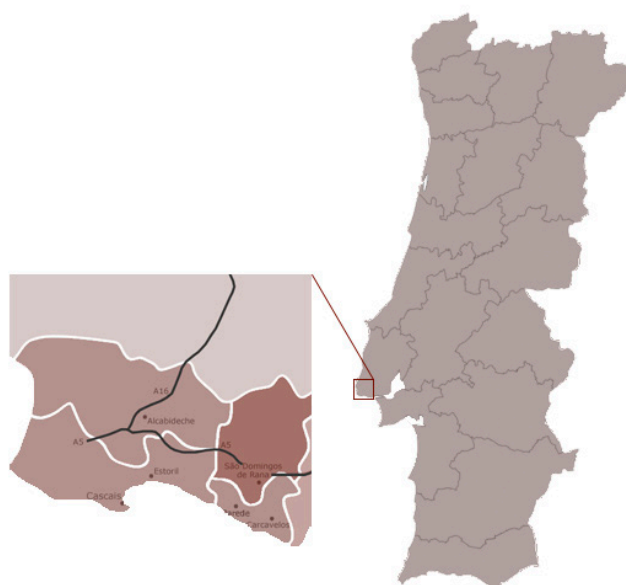


028. *Instant City, Typical Configuration.*

LEITURA DO TERRITÓRIO _ O SÍTIO

2 | LEITURA DO TERRITÓRIO

Este capítulo resulta de um diagnóstico feito ao território na área em estudo, o espaço infraestrutural da A5 e da sua envolvente, com base na evolução do seu tecido urbano, no seu enquadramento histórico, na análise do território até à atualidade, na análise feita às (des)continuidades e polaridades ao longo do seu eixo e nas questões de planeamento territorial como os planos, programas e projetos existentes. Pretende-se compreender as principais características desta área e identificar as potencialidades e fragilidades existentes.



029. Localização
Geográfica.

2.1 | A EVOLUÇÃO DO TECIDO URBANO

A área de intervenção do presente projeto situa-se na Área Metropolitana de Lisboa (AML), sendo a região com mais população de Portugal e que integra 18 municípios divididos por duas sub-regiões: a Grande Lisboa e a Península de Setúbal, em torno do Estuário do Tejo.

Lisboa destacou-se desde cedo como cidade portuária, graças ao seu acesso ao mar. O Porto de Lisboa assume-se como um elemento privilegiado no abastecimento da capital, que proporcionou vantagens económicas através do comércio e da pesca. Gradualmente, fortaleceram-se ligações entre ambas as margens do rio Tejo e a industrialização promovida pelo liberalismo da segunda metade do século XIX teve como suporte a rede ferroviária que permitiu estabelecer ligações mais fortes com aglomerados mais afastados, como Cascais, Sintra, Vila Franca de Xira ou o Barreiro (George et al, 2004).

79

Na segunda metade do mesmo século e com a intensificação da expansão das últimas décadas, a metrópole sofreu um crescimento acentuado organizando-se tendo como referência os principais eixos infraestruturais de mobilidade automóvel.

A construção da Estrada Marginal, na década de 1940, enquadra-se no plano de Urbanização da Costa do Sol e esteve na origem de uma profunda remodelação. A nova via transformar-se-ia, desta forma, no eixo Lisboa – Cascais.

Na década de 1960 já é visível a formação de aglomerados na área de estudo, sendo estes os núcleos mais antigos do território onde se enquadra a área de intervenção. O fornecimento de energia elétrica assegura de forma expressiva esta evolução.

030. Autoestrada de
Cascais (1944).



A rápida densificação e ocupação urbana do concelho e ao longo deste eixo surgiu como resposta às necessidades de habitação da população, com menor poder de compra e que procuravam uma boa acessibilidade aos centros urbanos. Foi ainda neste período o extraordinário afluxo de migrantes à capital que despertou a construção de bairros clandestinos, quase sempre sem condições básicas de saneamento, por meio da ocupação de antigos terrenos agrícolas (Henriques, 2014).

A A5 - Autoestrada da Costa do Estoril, eixo fundamental que liga Lisboa a Cascais, numa extensão de 25 quilómetros. É a mais antiga autoestrada portuguesa, com o primeiro troço com apenas 8 quilómetros, que ligava Lisboa ao Estádio Nacional, inaugurado em 1944 e terminada em 1991. Foi concluída por um último troço em 2016. É a mais congestionada autoestrada de Portugal, sendo o troço Lisboa – Estádio Nacional o mais obstruído de toda a rede viária nacional, resultado do forte crescimento urbano ao longo da sua área de influência.

Em 1991 inaugurou-se, ainda, o *CascaisShopping*, o primeiro grande centro comercial regional em Portugal.

031. Atravessamentos e
Bloqueios.



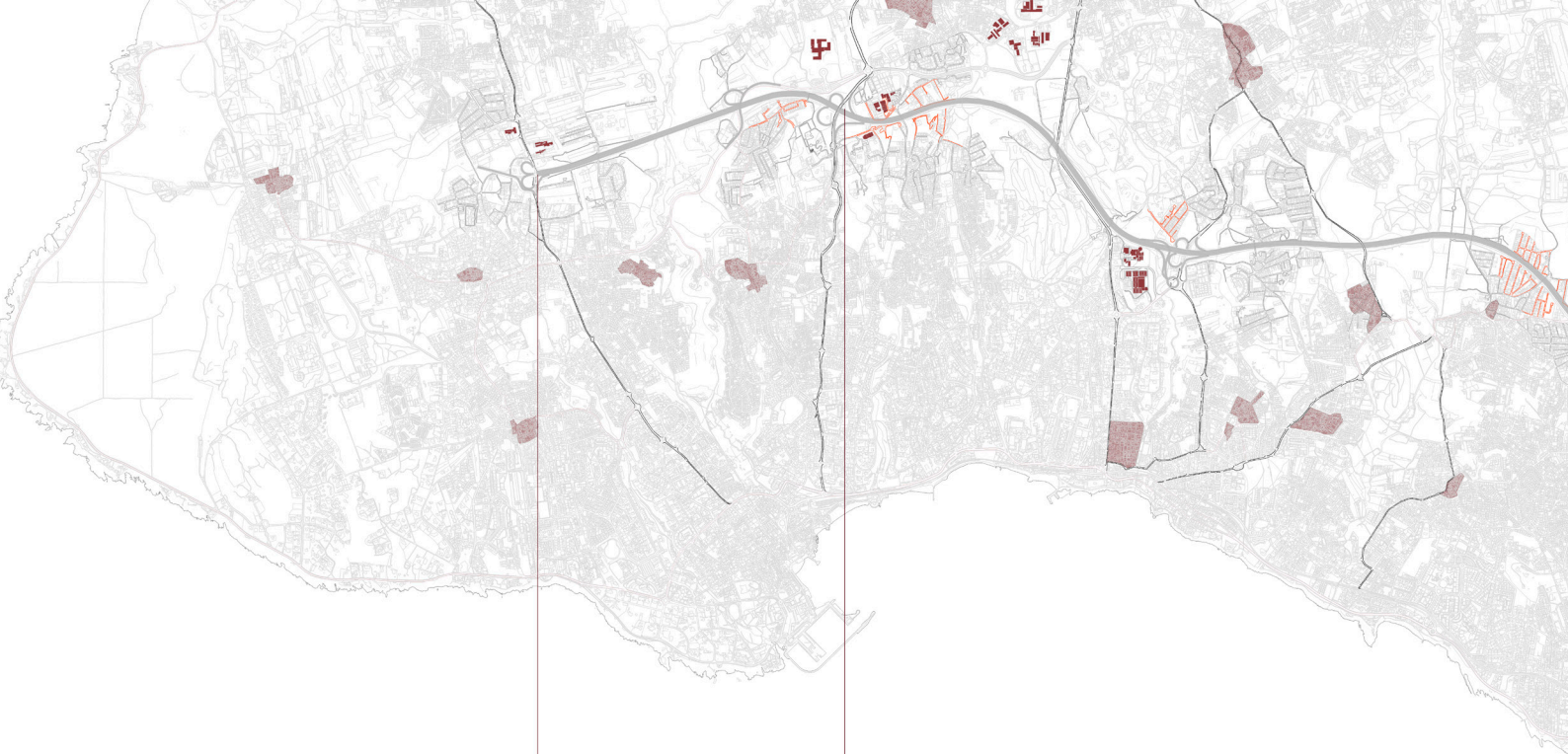
2.2 I (DES)CONTINUIDADES E POLARIDADES

(Des)continuidades O espaço é uma construção pessoal e subjetiva resultante da leitura que o sujeito faz da realidade, do modo como a interpreta e se apropria dela (Domingues, 2011).

A imagem ao lado esquerdo mostra-nos um exemplo do modo como a estrutura do espaço público é cortada pela introdução da A5, criando um efeito de barreira entre os aglomerados que já preexistiam.

Na leitura interpretativa apresentada na página seguinte, pode-se verificar as múltiplas descontinuidades presentes ao longo da A5, mas também as continuidades que permanecem e permitem conectar as duas margens. A A5 está representada a cinzento, as descontinuidades presentes ao longo do seu eixo foram marcadas a vermelho e as continuidades que permaneceram, representadas a preto.

Estes espaços devem ser repensados tendo em conta a sua relação com a estrutura urbana mais alargada (eixo que liga Lisboa a Cascais na sua totalidade) mas também com espaços de exceção que se encontrem na sua envolvente. Desta forma, temos a oportunidade de criar redes de ligação e de espaço público capazes de dar sentido ao território assegurando a transição entre espaços e modos de percorrer, promovendo uma melhor conexão entre os vários setores, diminuindo o efeito de barreira que o eixo da A5 provocou no território.



Percorso terminal da A5, entre Alcábaldeche e Birre

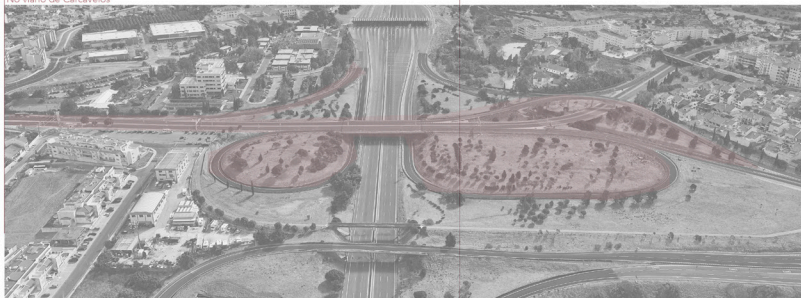


Nó viário de Alcábaldeche





Nó viário de Carcavelos



Nó viário da Quinta da Fonte



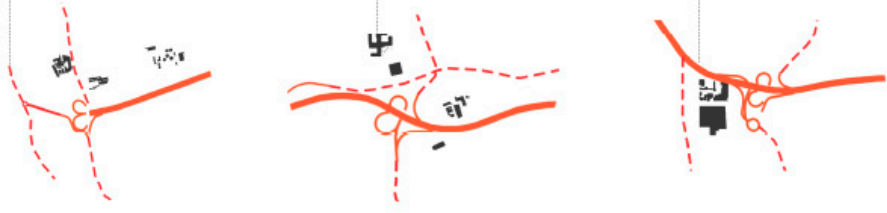


033. Polaridades e
Contrastes.

A autoestrada e os seus nós, constituem um elemento fundamental da urbanização extensiva. Cada nó apresenta-se por contextos diferentes, de maior ou menor densidade da rede secundária a que se liga. Nos lugares, fluxos e conexões a que a ele se ligam. Este tipo de equipamentos insere-se numa dinâmica autoestrada/nó que contribuem muitas vezes para mais um processo de segregação urbana e novas frentes de urbanização descontínuas, no entanto, muito bem relacionadas com os pontos de acesso à rede de alta velocidade rodoviária (Domingues, 2011).

Na imagem da página seguinte, fez-se um levantamento de todos os nós ao longo da A5, bem como as polaridades existentes à sua volta representadas a partir desse tipo de edifícios geradores a preto, os planos de pormenor em vigor e aprovados pela C.M. Cascais marcados a cinza, e os geradores de fluxo e polos urbanos, sendo estes designados como espaços acessíveis que atraem a população à procura de atividades, a cinza quente.

Toda esta diversidade de usos e atividades ao redor de cada nó no território gera a prazo, sobre ele mesmo, um sentido de centralidade, acrescentando dinâmica e um valor extra ao espaço envolvente.





035. Fotografia no local,
exemplo de Espaço
Público.



2.3 | DECOMPOSIÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO E ESPAÇOS INTERSTICIAIS URBANOS

Espaço Público

São Domingos de Rana, é uma das quatro freguesias do concelho de Cascais. A freguesia em apreciação tem 20,36 km² de área e conta com uma população de 57 502 habitantes (Censos, 2011), sendo a freguesia mais populosa do município de Cascais e uma aldeia das mais populosas de Portugal.

Analisando a área de intervenção através da metodologia aplicada por Giambattista Noli, num diagrama fundo figura, na imagem da página seguinte, através da decomposição de todos os espaços que permitem o atravessamento pedonal. Todas as áreas passíveis de nelas se caminhar ou percorrer, representadas a vermelho, englobam uma família de diferentes tipos de espaços, entre estes: espaços verdes, horticulturas, espaços de recreio e produção, vias, espaços vacantes, baldios, abandonados ou lotes ainda por qualificar.

Com a representação desta exploração verificam-se aspetos relacionados com a tipologia de edificado e de ocupação de usos, é imediata a percepção de grandes superfícies comerciais (espaços privados mas de carácter público e por isso, áreas percorráveis); e de seguida, pelo contraste cromático e depois de uma observação direta no local, é possível identificar poucas transições entre espaços, vias e passeios públicos, um elemento que perturba a circulação pedonal desta área sendo marcada por várias descontinuidades ao longo do eixo da A5.





037. Fotografia no local,
exemplo de Interstícios
Urbanos.



Interstícios

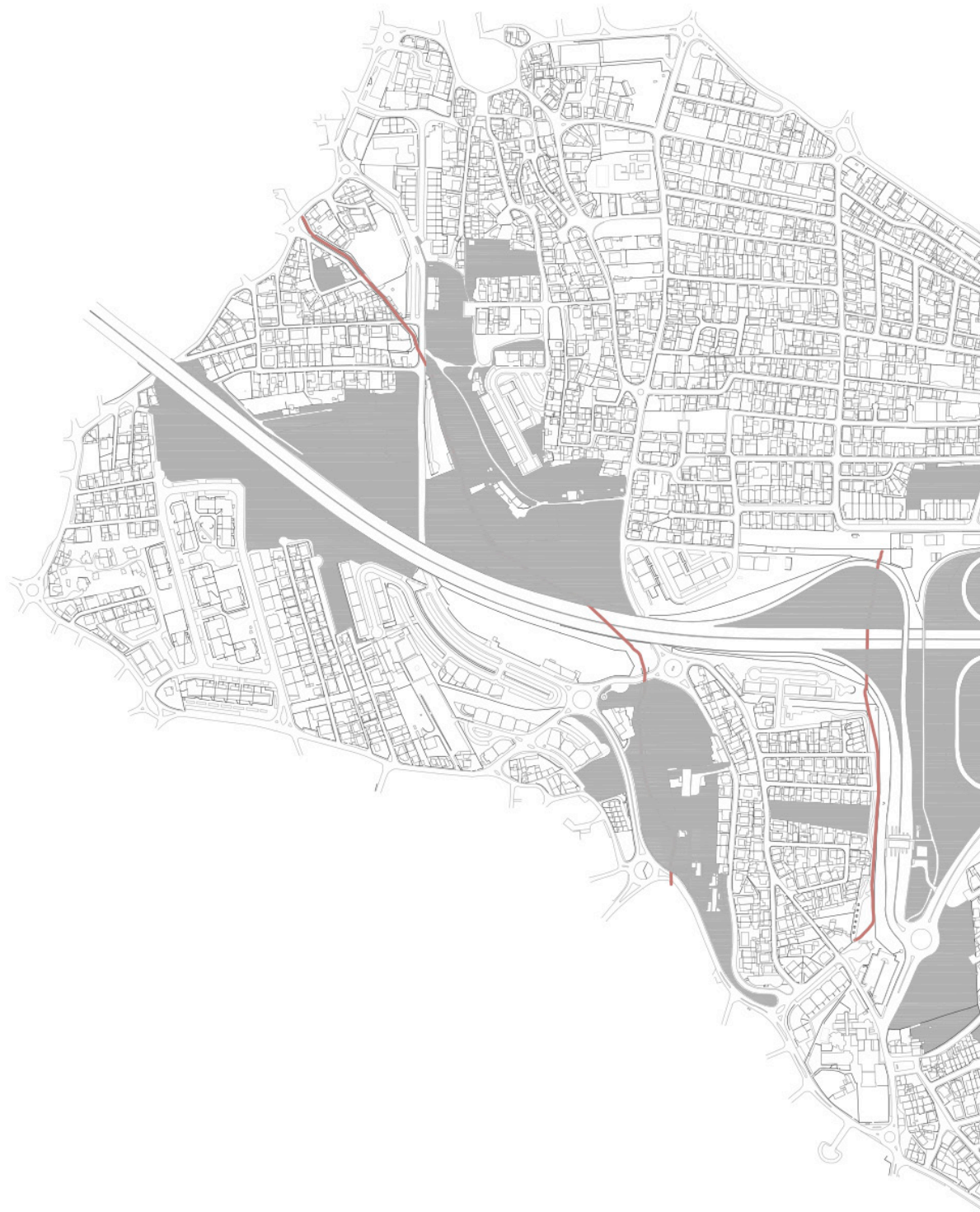
Urbanos

Para compreender melhor a essência destes lugares, fez-se também um levantamento de todos os interstícios urbanos, pelo que inclui todos os espaços com um provável futuro, representados a cinzento e que abrangem diferentes tipos de espaços possíveis de construir, entre estes foram assinalados: espaços verdes, horticulturas, espaços de recreio e produção, espaços vacantes, baldios, abandonados ou lotes ainda por qualificar.

Pelo contraste cromático existente na imagem 038 e depois de uma observação direta no local, é possível identificar os interstícios entre os aglomerados urbanos; são áreas de grandes dimensões e declives, que apresentam um fraco aproveitamento e constituem áreas estratégicas de intervenção e aproveitamento destes espaços, possibilitando desta forma a oferta de uma nova vida através de um programa motivador capaz de promover novas dinâmicas locais e utilização destes espaços no futuro.

Alguns destes espaços reproduzem-se em inúmeros polígonos, estes relacionados com as sobras geométricas que circundam e correspondem ao traçado da A5 pela presença do nó. É a constatação de que é um elemento que perturba a circulação pedonal desta área pela fraco tratamento e existência de travessias. É preciso ter em conta que estes espaços relacionados com os nós atraem sobretudo investimentos de grande escala como plataformas logísticas, áreas empresariais e resorts, exatamente os que não podem ir com facilidade até lá. O que está em causa é a fragmentação, articulação e sincronização entre espaços (os públicos e os privados).

Existem também espaços associados às duas ribeiras e ao Novo Parque Urbano de Carcavelos. Tornando-se importante também existir uma necessidade de relacionar a natureza com o tecido construído sob formas que servissem as funções urbanas.





039. Fotografia no local, exemplo de Equipamentos e Edifícios de Utilização Coletiva.



Equipamentos
e Edifícios de
Utilização Coletiva

Por último, foram identificados também os equipamentos existentes que envolvem o nó de Carcavelos, pelo que inclui todos os edifícios destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade. Estes estão representados a preto, na leitura interpretativa apresentada na página seguinte, sendo capazes de dar mais dinamismo ao território, por terem uma elevada acessibilidade e por serem capazes de promover diversas atividades com vista à revitalização da área a intervir.

Toda esta diversidade de usos e atividades, acentuam a sua perceção e o seu sentido centralizador em torno do nó e área de intervenção de Carcavelos/ São Domingos de Rana.

A A5 não deixa de ser interpretada como um eixo central de organização deste espaço e responsável pelos inúmeros fragmentos adjacentes. Os principais equipamentos urbanos são aqueles que qualificam a cidade trazendo conforto para a sociedade e por isso estes deveriam ser facilmente acedidos entre eles.







041. Plano Diretor
Municipal de Cascais.

2.4 | PLANOS, PROGRAMAS E PROJETOS

Na área de intervenção destacam-se alguns IGT's e propostas que perspetivam linhas de interesse para o desenvolvimento futuro.

O PDM de Cascais, estabelece as orientações e as políticas de ordenamento e de urbanismo para o desenvolvimento sustentável do concelho, numa ótica de coesão territorial, visa alguns objetivos territoriais tais como promover a compacidade, o policentrismo do território e a coesão territorial, assim como criar espaços públicos de qualidade e proximidade; a implementação da Estrutura Ecológica Municipal, através de ações que visem a biodiversidade autóctone, a manutenção dos ecossistemas naturais, a valorização paisagística e ambiental do território e o incremento da oferta de espaços verdes de utilização coletiva e de produção agrícola em meio urbano; estimular a competitividade e cooperação, com a criação de novos nós de valor acrescentado, e estimular a atividade económica de elevado perfil; e procura fomentar a dinamização social inclusiva e apostar na diversidade social

No âmbito do Plano de Pormenor do Espaço de Estabelecimento Terciário do Arneiro, a sudoeste das portagens de Carcavelos da A5 está prevista a construção de uma grande superfície comercial, um polo destinado a atividades terciárias, predominantemente para comércio e serviços. O terceiro centro comercial da cadeia, que irá salvaguardar, valorizar e refletir numa possível recuperação ambiental e paisagística da Ribeira de Sassoeiros. Localizado numa área territorial pertencente às freguesias de S. Domingos de Rana e Carcavelos, com cerca de 9,30 hectares, que confronta a Norte com a Autoestrada A5, a Sul com terreno privado, a Poente com o Loteamento da Quinta dos Gafanhotos e a Nascente com a Ribeira de Sassoeiros. Em termos volumétricos, este plano tem 4 volumes: um edifício de comercio, um hotel, um equipamento e um de serviços.

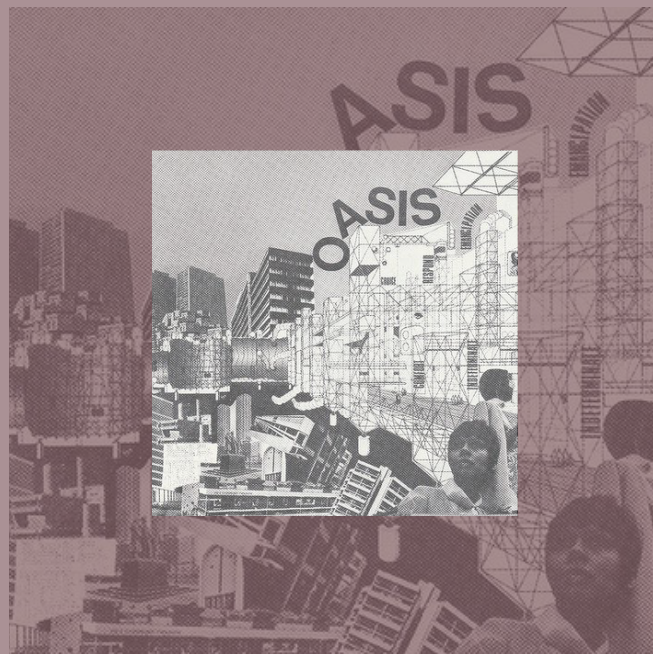


042. Planos de Pormenor
em Vigor e Eficazes.

No Plano de Pormenor para a Instalação da Sede Nacional da Brisa – Auto Estradas de Portugal está em vigor um projeto que constitui no seu plano a definição das condições para a ampliação do edifício da Sede Nacional da Brisa, definição das condições para ampliação do edifício e a requalificação urbanística da zona resultando num aumento da oferta de terciário no concelho, através da implementação de um edifício de referência no que se refere à qualidade da imagem arquitetónica e do volume edificado. Este é localizado numa área territorial, com cerca de 3,00 hectares, que compreende a Sul as atuais instalações da BRISA e a Norte uma área desocupada, que confronta com a via projetada Variante à Estrada da Mata da Torre. Em termos de volume edificado, o plano é composto por um bloco a Norte e outro a Sul, ambos referentes à Sede da Brisa, com estacionamento subterrâneo. No espaço exterior, os volumes são interligados entre ambos com uma via de circulação, terá ainda um corredor afeto à estrutura ecológica metropolitana, assim como uma grande área pedonal.

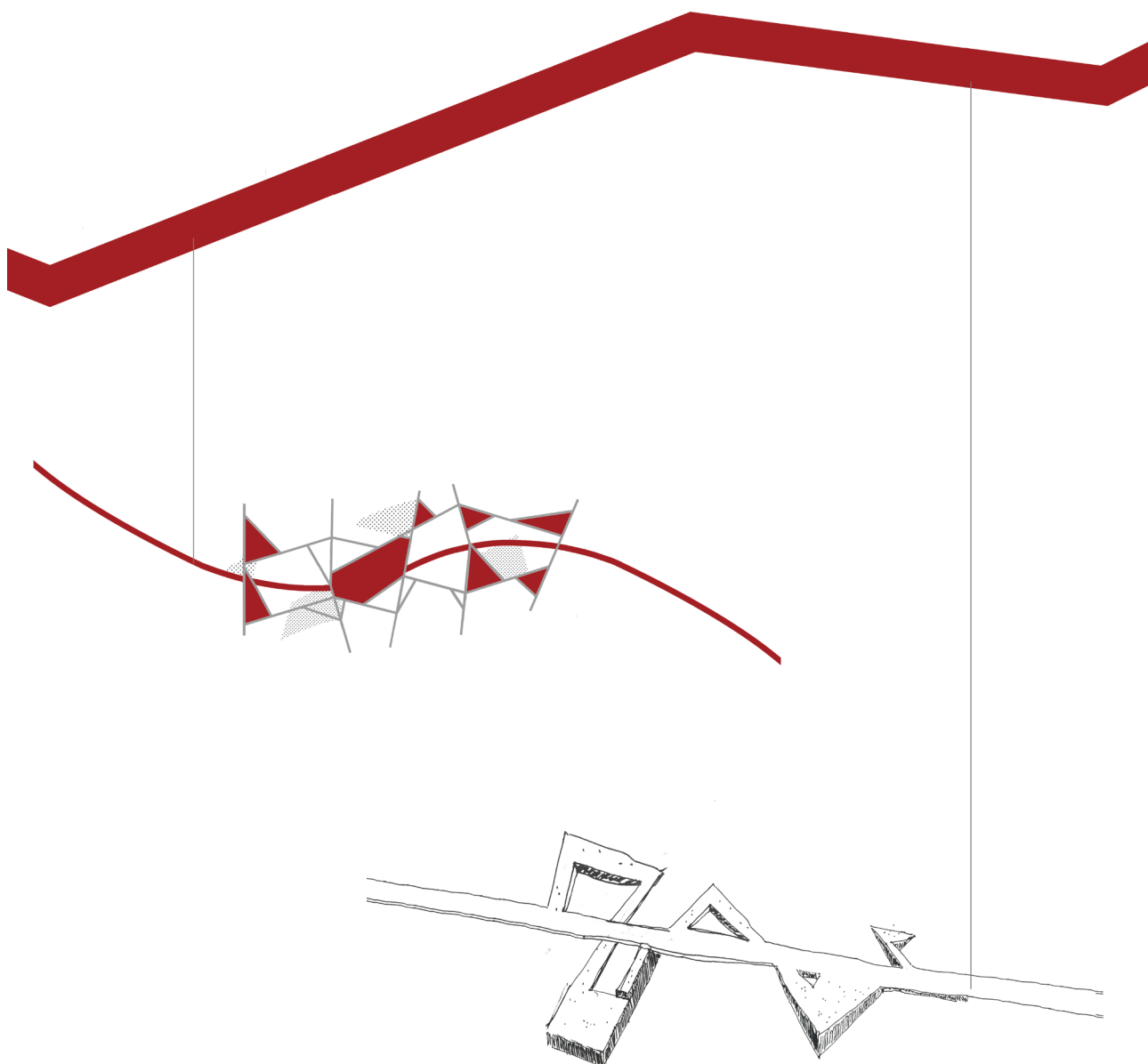
Em 2018, a C.M. Cascais apresentou a intenção de criar um corredor na A5 para transportes públicos, uma via dedicada só para autocarros que poderá ser uma alternativa à Linha de Cascais, a evolução deste processo chegou a ser integrada no Programa Nacional de Investimentos (PNI) 2030.

Num primeiro cenário, a amarração à rede de Transporte público é realizada em Sete Rios, permitindo a conexão com a Linha azul do metro de Lisboa, assim como a ligação à oferta ferroviária da Linha de Cintura e à Carris. Já num segundo cenário, essa amarração é feita na Gare do Oriente, utilizando um corredor de transporte público em sítio próprio (TPSP) no eixo da 2ª Circular, conseguindo assim servir outras paragens em Lisboa.



043. Plug In City, OASIS

TRAÇADOS NO TERRITÓRIO _ O PROJETO



044. Um cenário de transformação profunda.

3 | TRAÇADOS NO TERRITÓRIO _ O PROJETO

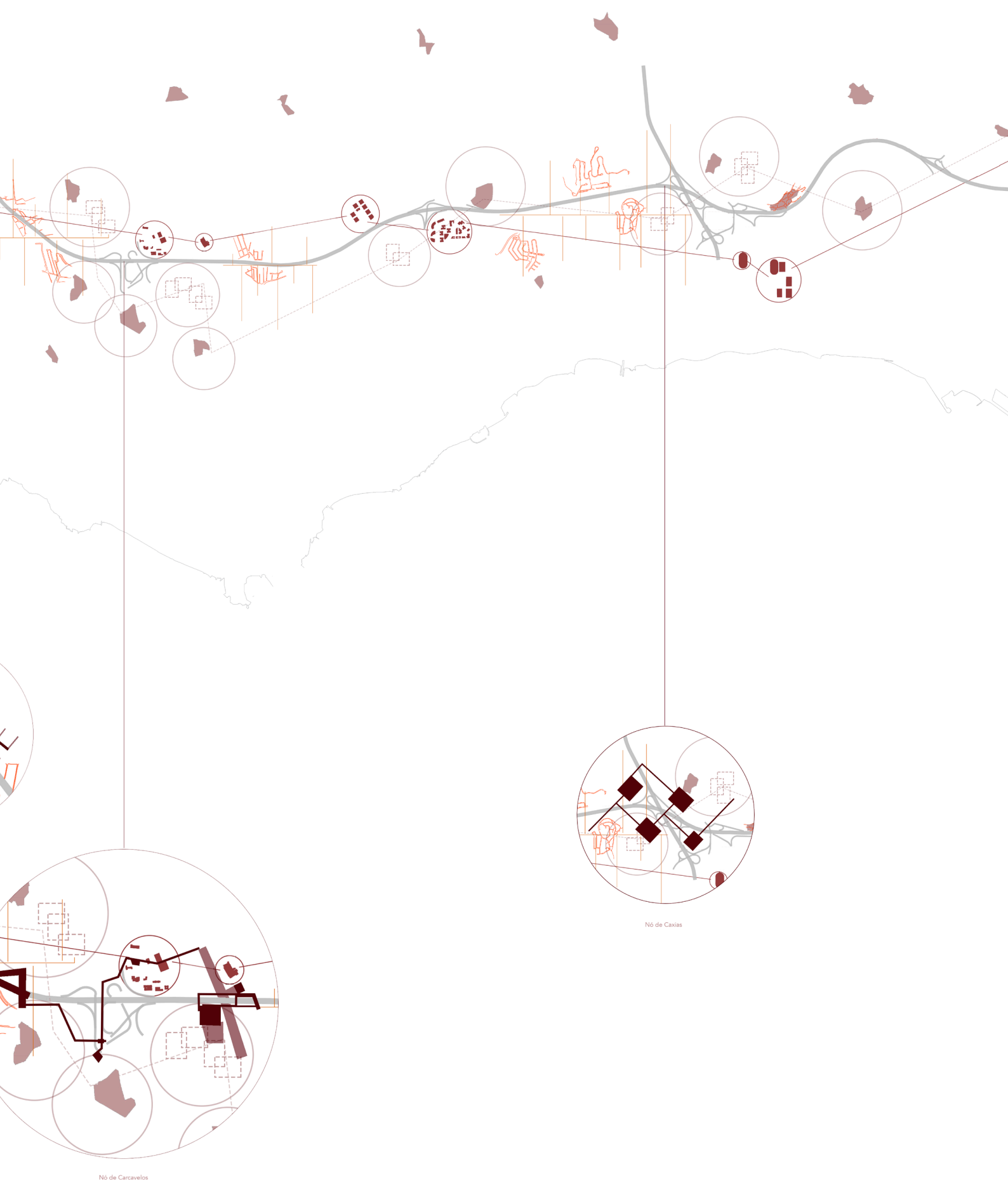
Com base nos princípios conceptuais analisados nos capítulos anteriores, pretende-se a consolidação de uma proposta urbana e arquitetónica que tenha como objetivo desafiar a estrutura pré-existente dos espaços adjacentes à A5, conferindo-lhe um novo significado e uma nova leitura.

109

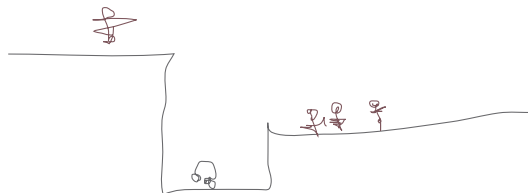
Neste âmbito, será apresentada uma primeira abordagem ao local projetual para uma escala mais alargada, com um sentido territorial, fundamentou-se na ligação da área em estudo com a sua envolvente, através de alguns exemplos de traçados para cada nó, desenvolvidos pela turma, no qual tentaram encontrar forma para unir as duas margens agora fragmentadas pela A5. Deste modo, através da sedimentação da área envolvente a estes nós pretende-se dar pistas de alteração para o restante território.

A intervenção num lugar, requer não só a compreensão do lugar específico, mas também de toda a sua envolvente. Num segundo momento, apresenta-se o pensamento acerca do território de uma forma mais abrangente, à escala do aglomerado urbano.



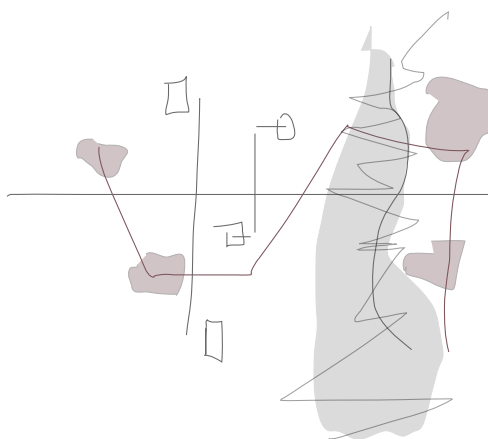


046. Conflitos entre
o tráfego pedonal e
automóvel.

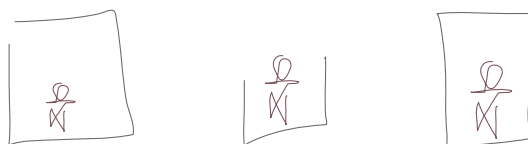


112

047. Traçados ao longo
do eixo.



048. Sistema de vistas.



3.1 | O CORREDOR LISBOA – CASCAIS

Num local onde os conflitos entre o tráfego pedonal e automóvel se torna evidente. Existem, no entanto, inúmeras possibilidades a explorar aliadas a estes obstáculos como as grandes radiais. Neste âmbito, a ideia passou por um olhar sobre o território da A5 e a perceção dos percursos mais vividos nesta área e transformá-los em novos lugares ligados num sistema contínuo de passagens que interligadas e de uma forma subtil transformam o território, melhorando as relações entre os espaços.

Um novo olhar sobre as grandes infraestruturas, foi o desafio poético deste projeto. Estas passagens acolhem diferentes pontos de amarração e contêm diversas atividades e usos com interesse para a população.

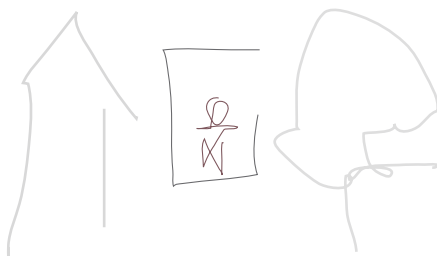
Os traçados

O desenho dos traçados propostos ao longo do eixo Lisboa – Cascais tentam encontrar uma capacidade de aliar a estrutura verde das ribeiras, o acesso direto entre locais de importância para a população, bem como percursos de lazer e de contemplação do local e das qualidades cénicas que este espaço oferece. Com o intuito de projetar percursos que passem despercebidos no território, foi dada atenção à utilização dos espaços vacantes existentes, utilizando-os como espaços para oferta de uma nova vida a este local. Estes traçados terão um papel fundamental na ligação entre fragmentos de tecido que atualmente possuem várias interrupções nos seus traçados urbanos.

O sistema de vistas sobre o território

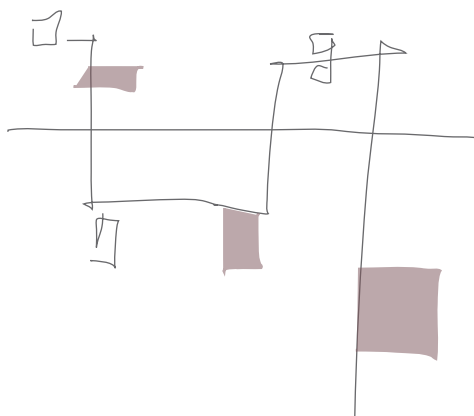
Tentou-se encontrar uma estrutura que fosse capaz de aproveitar as potencialidades que o território oferece como forma de projetar o olhar de cada um sobre os lugares que demonstram uma certa potencialidade cénica ou também a projeção visual sobre espaços que incorporem os novos volumes edificados que foram ancorados de forma estratégica sobre o território, oferecendo novos espaços de utilidade pública. Desta forma, ao percorrermos esta estrutura pedonal temos a oportunidade de irmos captando diferentes experiências onde as guardas destas passagens se transformam numa estrutura que nos cobre e

049. Densidade arbórea.

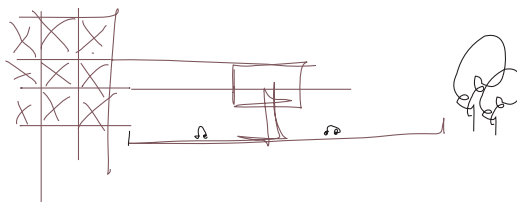


114

050. Articulação entre os
serviços existentes.



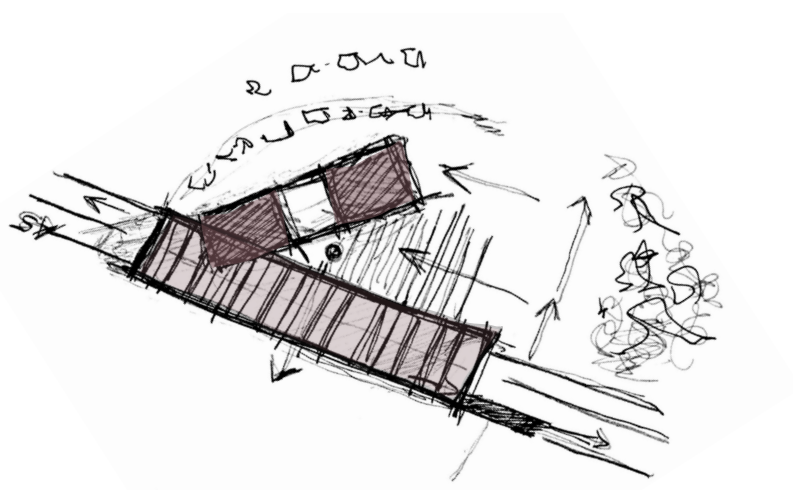
051. Programas
multifuncionais.



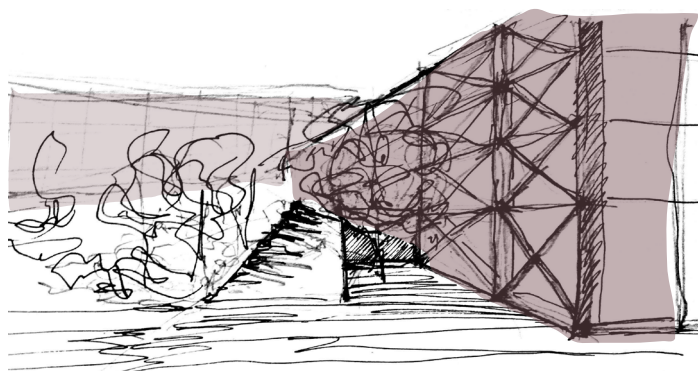
funcionam como barreiras visuais possibilitando a concentração do nosso olhar numa vista em concreto. Em determinados locais, ao longo do percurso, foi utilizada também a densidade arbórea como forma de filtrar ou direccionar a perspectiva cénica da paisagem, tornando a experiência mais interativa quando percorremos os percursos da rotina diária.

Ao longo do eixo existe uma certa desarticulação entre os serviços existentes, onde não existe uma forte ligação entre a população, as estruturas comerciais e empresariais. Por este motivo houve uma enorme preocupação desde o início em tentar encontrar uma articulação entre os sistemas já mencionados, aliados a novas estruturas que servem como um ponto de ancoragem a estes passadiços ao contribuir para uma maior centralidade desta área. Ao conectar todos os sistemas, é agora possível integrar usos capazes de atrair a população residente e a todos os curiosos que por aqui passam.

Tratando-se de uma radial onde diariamente um elevado número da população circula, tornou-se importante introduzir elementos edificados amarrados à ponte, capazes de se distinguirem como objetos arquitetónicos que para além de contribuírem para uma imagem inovadora e atrativa do local, foram implementados programas multifuncionais que tratam das questões de interesse em comum e ao mesmo tempo funcionam como um gerador de economia local e dinamização social.



052. Esboço Planta.



053. Esboço Perspetiva exterior.

3.2 | OS PERCURSOS: ENTRE NÓS

O plano estratégico desta intervenção consiste numa ligação que tenta coser o percurso com o território envolvente.

Os caminhos são marcados por passagens, diferença de pavimentos e pelo tratamento da interseção com a rede viária ou equipamentos de forma a garantir a continuidade. Para compreender melhor os objetivos e intenções, este trajeto foi dividido em quatro partes: *Para a Comunidade*, *Percurso dos Produtos da Terra*, *Foco na Paisagem* e *Entre o Céu e a Terra*.

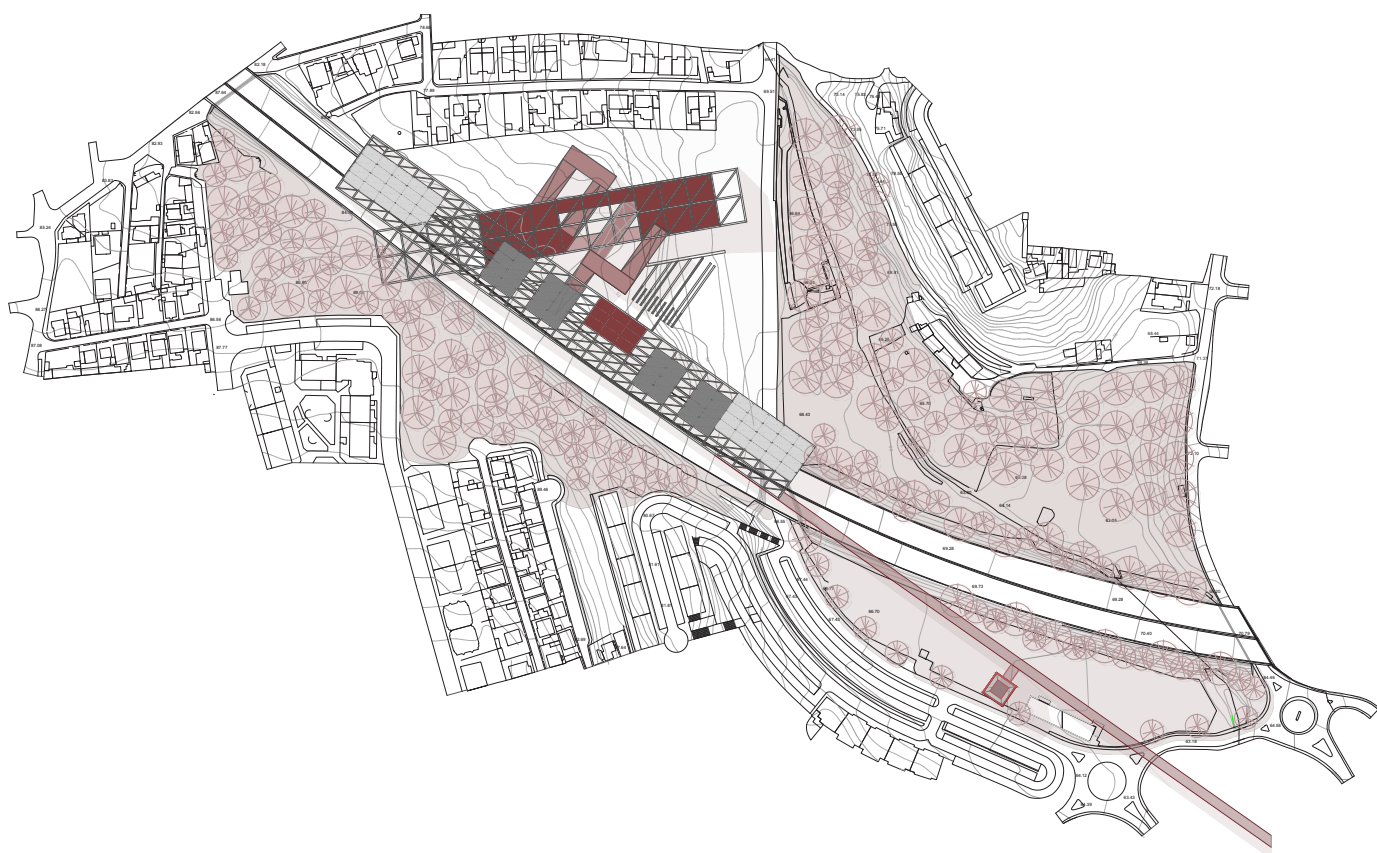
Para a comunidade Um edifício como meio articulador de um sistema coletivo:

Um espaço multifuncional que se articula com o Mercado de Tires pela sua localização. Trata-se de um objeto que pretende ser mais que um edifício, um lugar que promove um novo espaço público que é capaz de potencializar uma nova vida a este lugar e atrair de alguma forma a população de fora do concelho que tenha curiosidade em conhecer este elemento.

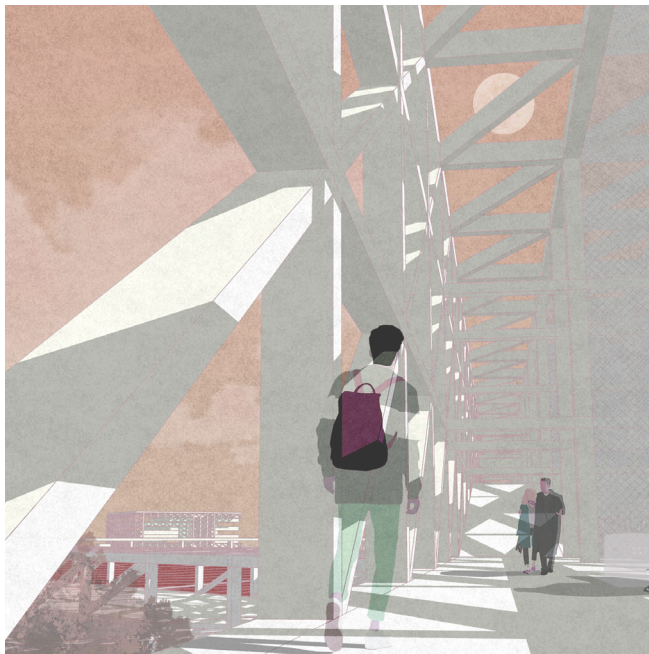
O lote onde se localiza este novo objeto trata-se de um espaço expectante, de uso especial destinado a que nele venha a nascer um equipamento multifuncional que reivindique a ação humana. Ou seja, que deixe de lado os interesses individuais para poder tratar das questões de interesse comum, da ação de encontro.

A estrutura é composta por dois volumes: O primeiro cujo tem uma ligação muito forte com o terreno, tratando-se de um edifício semienterrado. O segundo que pousa sobre o primeiro e que transmite a ideia de que flutua sobre a A5.

Este edifício desenvolve sobre o terreno um circuito que tem como finalidade influenciar todo o sistema de espaços coletivos que se irão desenvolver a partir dele. Este objeto pensado para a comunidade envolvente que assenta sobre a A5, manifesta o começo de um sistema que parte de um percurso cénico que aproveita as potencialidades da mesma. Posteriormente transitamos para um volume mais fechado que utiliza o fator

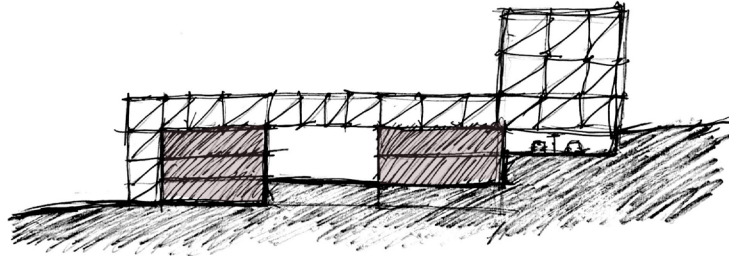


054. Planta Pavilhão
Multifuncional.

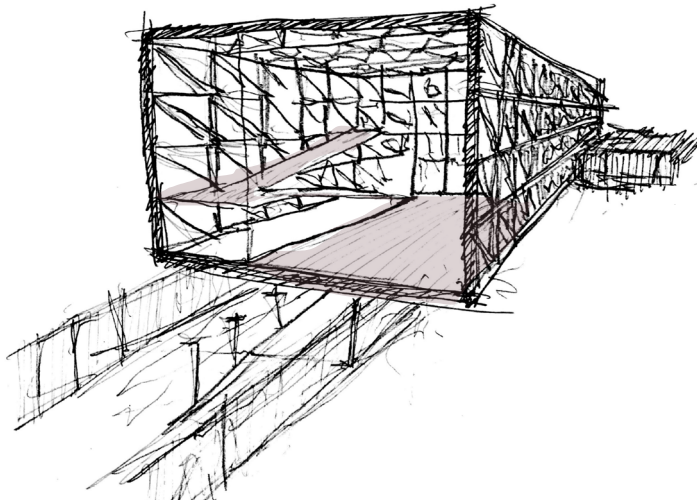


055. Ilustração Pavilhão
Multifuncional.

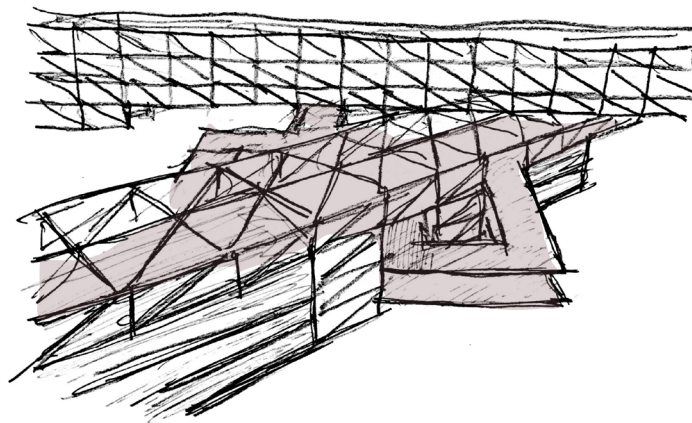
056. Esboço Corte.



057. Esboço Perspetiva interior.



058. Esboço Perspetiva exterior.

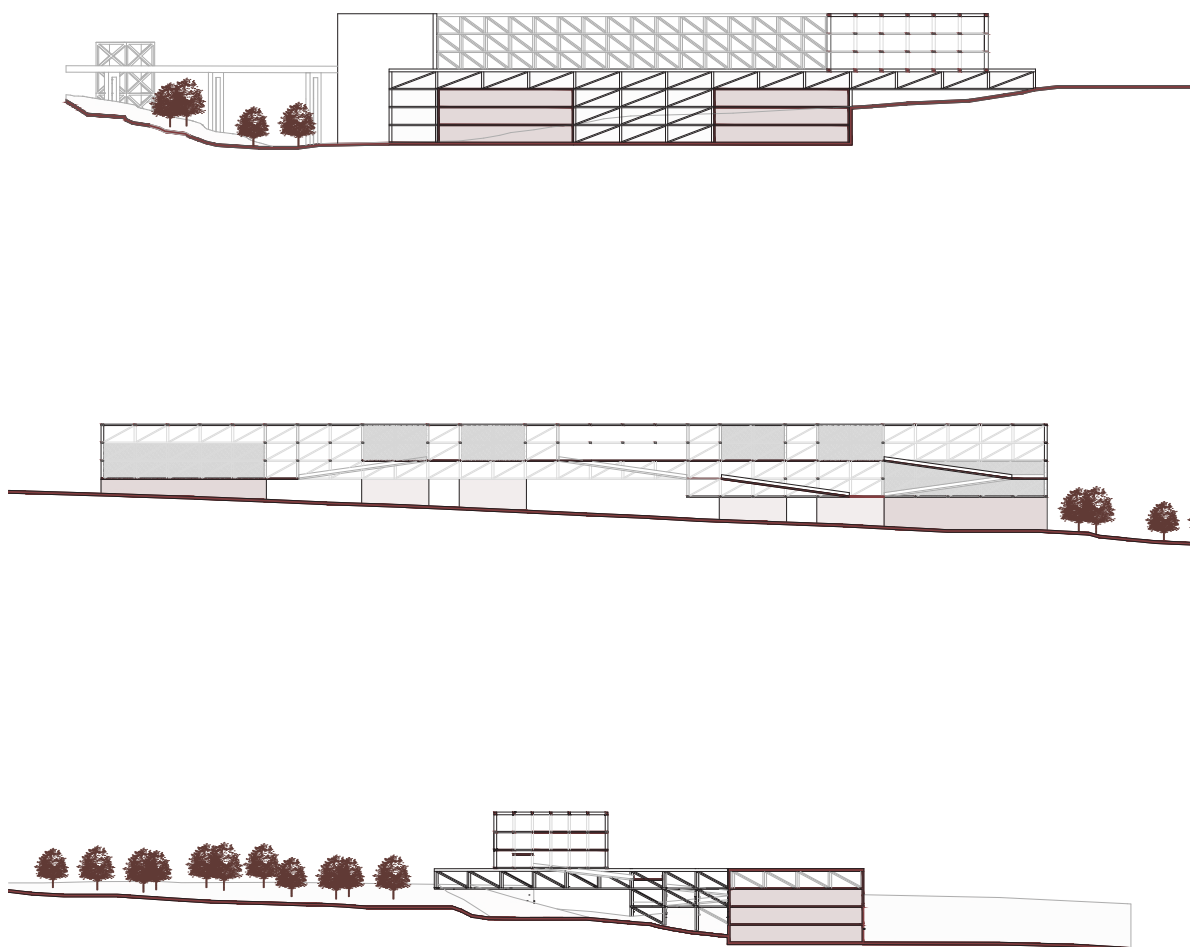


de se tratar de um edifício semienterrado para explorar as suas qualidades como espaço para promoção cultural aliado a um espaço de estudo e trabalho que partilha o seu olhar sobre esta estrutura metálica, transportando-nos para um mundo mais criativo e inovador que cativa qualquer um a querer frequentar este lugar. Promovem-se assim novas dinâmicas sociais mais inclusivas e atividades recreativas que permitem a regeneração do ambiente urbano.

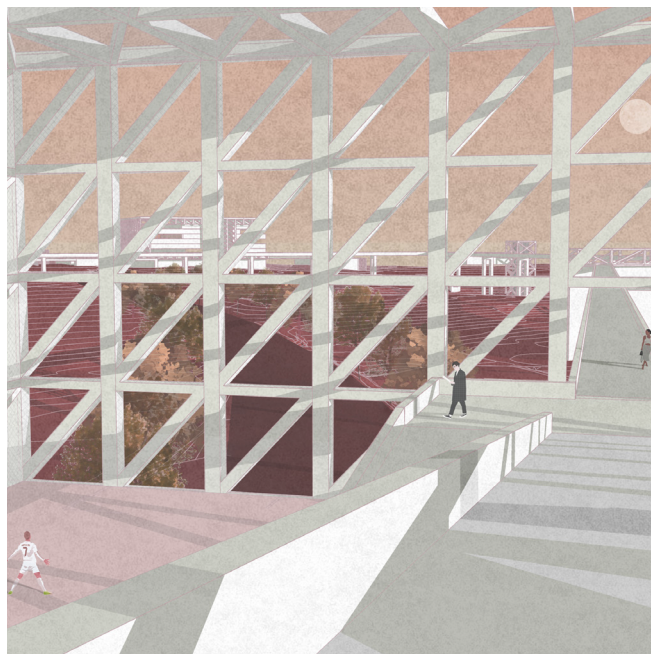
A cobertura do edifício é percorrível em determinadas áreas, uma vez que é por ela que também se pode aceder à estrutura pedonal mais alta, acima da A5. O interior desta estrutura pedonal dispõe das restantes componentes da proposta deste edifício, onde surgem algumas *boxes* de apoio ao funcionamento da comunidade. Estas *boxes* foram concebidas para serem campos de futebol e campos de pádel, que são definidas por uma rede mais fechada. O objetivo é que exista uma utilização versátil de espaços, dentro de uma variedade de diferentes disposições que possam ser criados, adicionados e adaptados a partir desta estrutura, que pode ou não existir em diferentes alturas do ano, para a montagem e organização de exposições temporárias, concertos ou espetáculos.

Deste elemento parte um percurso pelo qual somos direcionados para uma passagem subterrânea, onde o nosso lado direito nos reserva um espaço verde de estadia e contemplação do ambiente que este elemento proporciona. Do nosso lado esquerdo se desenvolve um novo parque urbano que alimenta esta área de uma nova vida, mais rica em experiências sociais e que encerra uma ideia de comunidade, por vezes esquecida. Ao atravessarmos a A5 pelo acesso pedonal subterrâneo que se articula com um percurso automóvel controlado pela diferenciação de pavimento, chegamos ao Mercado de Tires.

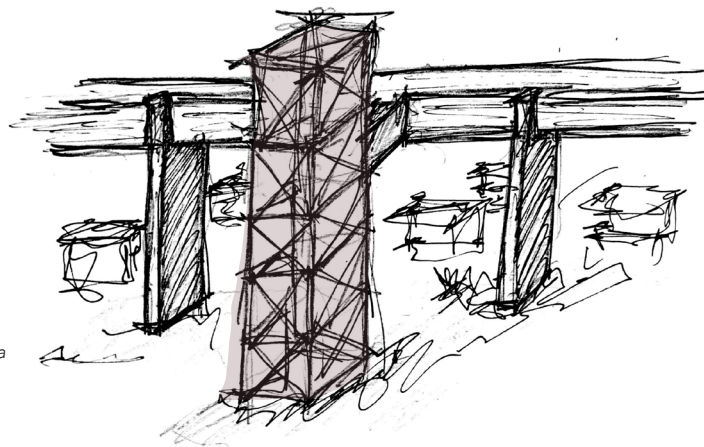
Este Mercado, importante para a população de S. Domingos de Rana, ganha assim uma nova identidade. O mesmo espaço, agora aliado a um método capaz de articular um sistema coletivo apto



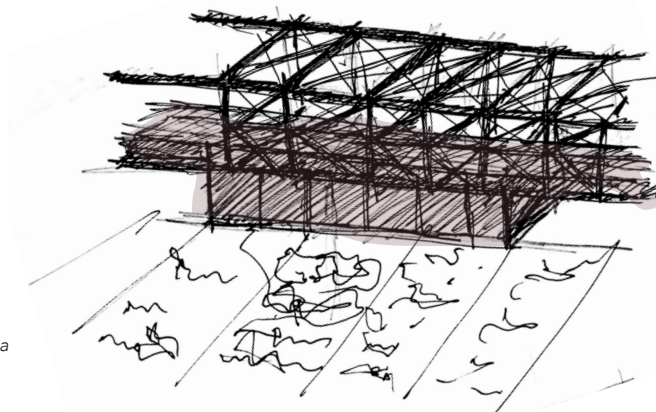
059. Seções Pavilhão
Multifuncional.



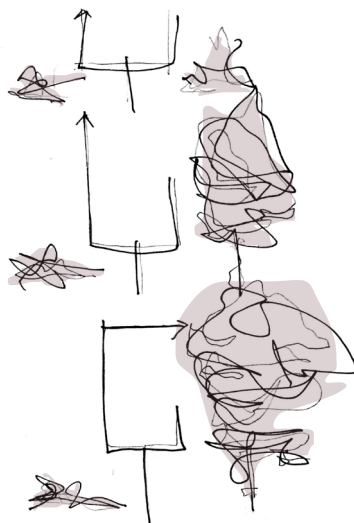
060. Ilustração Pavilhão
Multifuncional.



061. Esboço Perspetiva
Mercado.



062. Esboço Perspetiva
Hortas.



063. Sistema de vistas.

a desenvolver novas interações sociais, garante a articulação e continuidade destes dois tipos de tecido urbano, estabelecendo eixos de ligação entre as duas margens, promovendo a construção de um lugar contínuo.

Percurso dos
produtos da terra

A ideia parte do interesse de conseguir dar continuidade a esta articulação entre o edifício multifuncional e o Mercado. Um trajeto que pretende ter uma forte comunicação com o mercado e que impulse quem circula nestas passagens, a paragem obrigatória. Este percurso parte do mercado e atravessa um terreno de hortas urbanas onde toda a população local é convidada a usufruir do espaço e poder ter a sua horta doméstica e também a possibilidade de cultivar alimentos que possam ser vendidos no mercado. Por outro lado, este trajeto também pretende trazer todos aqueles que visitem este local a ter mais curiosidade em conhecer o interior deste território.

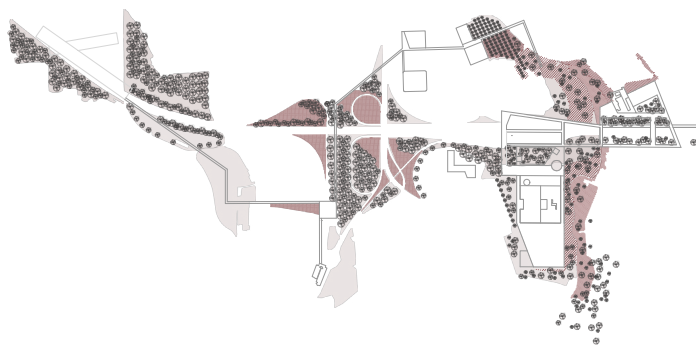
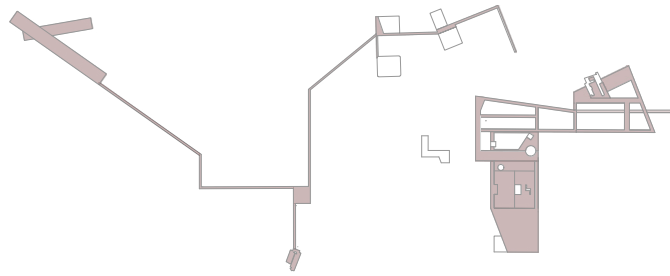
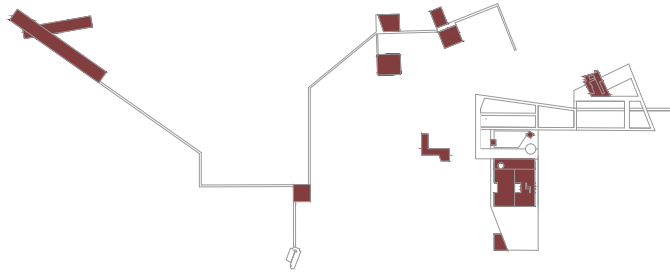
Desta forma, foi a pensar nesta população que vem de fora, que o trajeto equaciona o seu percurso, transpondo estes campos agrícolas, estimulado pela circulação da água que ali corre. Um parque de estacionamento preexistente é conectado a este percurso e permite que ali possam deixar o seu veículo em segurança e usufruir desta estrutura temática que pretende dinamizar o território e potenciar o seu enriquecimento económico.

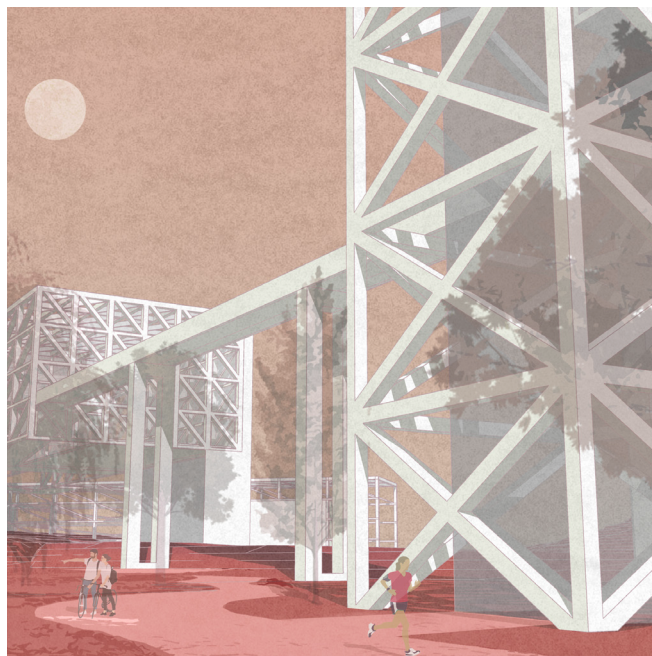
Foco na paisagem

Um percurso cénico

A ponte pedonal é agora acessível a todos e é parte integrante deste percurso. A nova barreira visual e sonora de árvores torna o espaço mais apelativo e seguro, criando uma proximidade com elementos naturais, em contraste com todo o tráfego viário com um dos nós mais movimentados da A5.

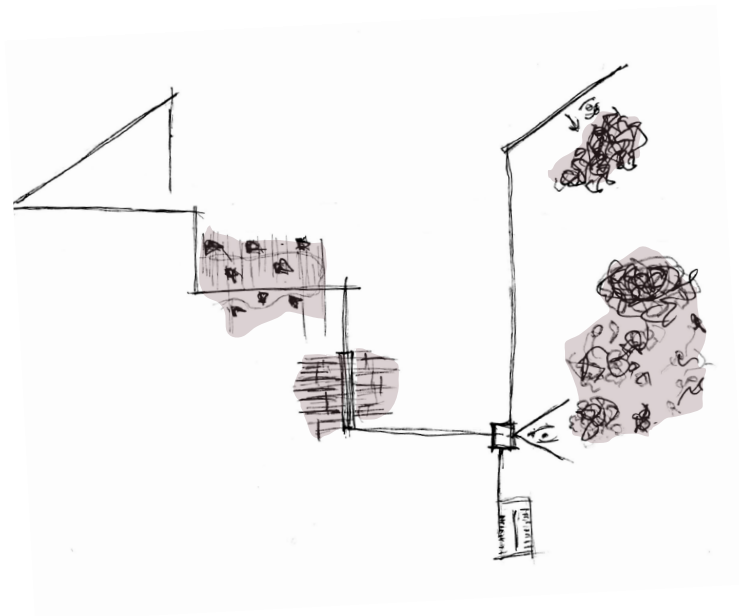
O percurso segue por uma ponte sobreposta às grandes infraestruturas, que apesar de direta é marcada pela sua forma que serpenteia o território envolvente, criando alguns espaços



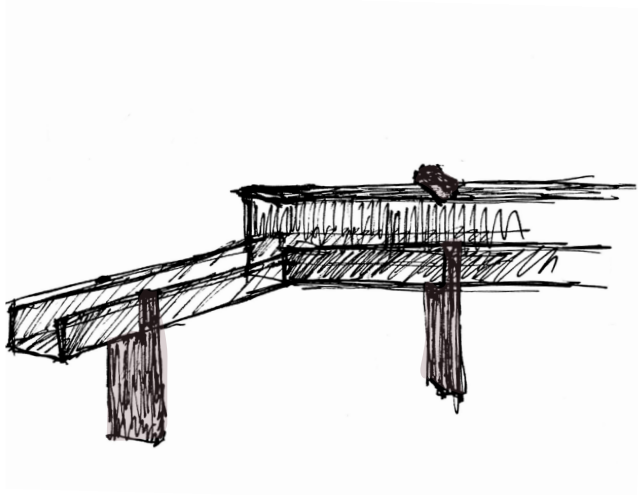


065. Ilustração Mercado
de Tires.

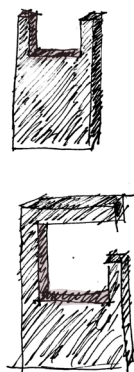
066. Sistema de Verdes.



067. Esboço Perspectiva exterior.



068. Sistema de pilares.



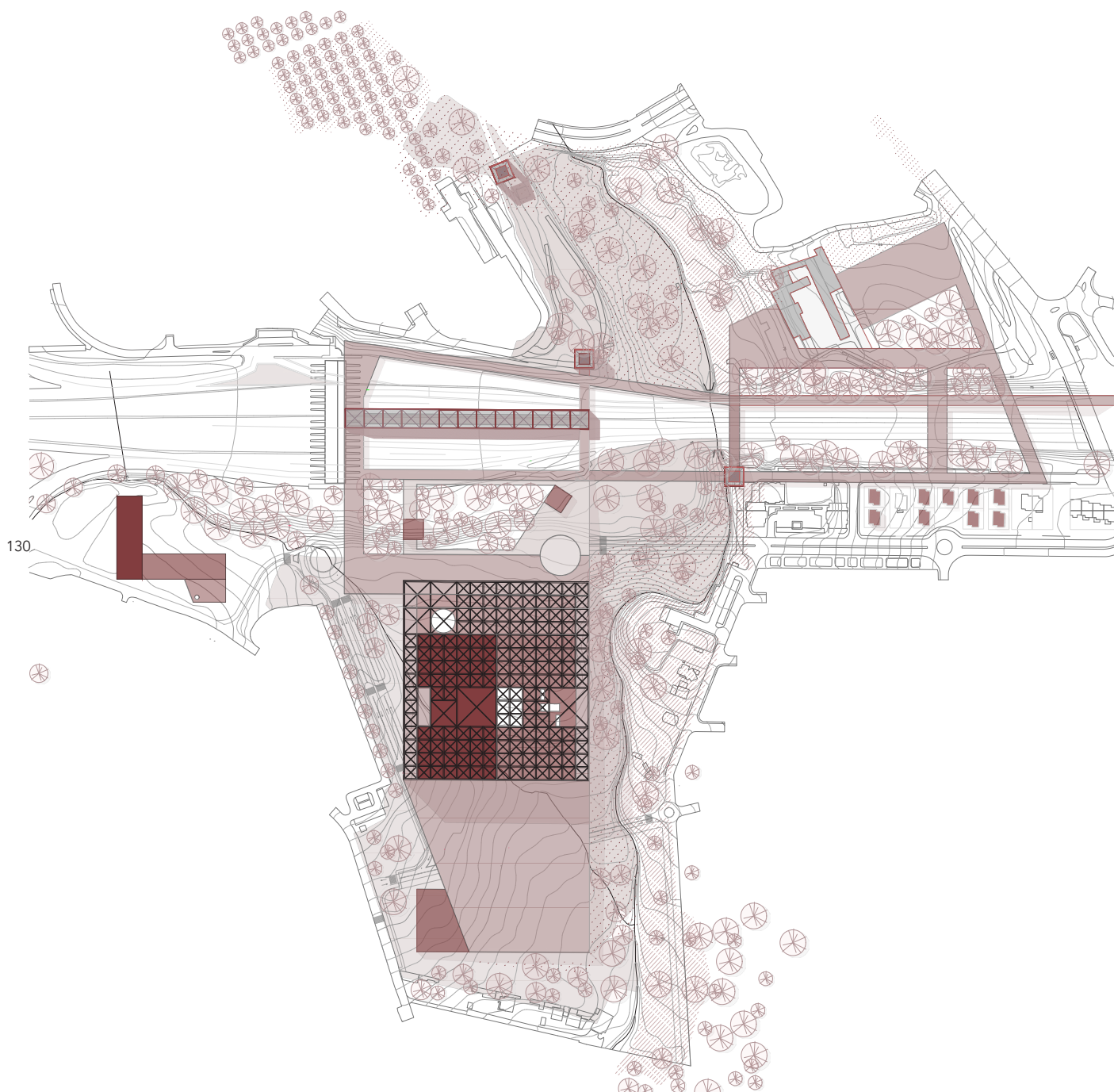
de estadia no piso térreo que são abrigados pela ponte, como parques de estacionamento e espaços de lazer.

É preciso ver o que não foi visto, ver outra vez o que se viu já, ver na Primavera o que se vira no Verão, ver de dia o que se viu de noite, com sol onde primeiramente a chuva caía, ver a seara verde, o fruto maduro, a pedra que mudou de lugar, a sombra que aqui não estava. É preciso voltar aos passos que foram dados, para os repetir, e traçar caminhos novos ao lado deles (Saramago, 1981).

Ao percorrermos este eixo, começamos por descobrir um equipamento que surge de forma subtil, acompanhando o terreno, e destacando-se dos restantes edifícios. Somos encaminhados até a um ponto de interseção, encaminhados para outra direção, aqui permite receber utilizadores sobre um plano que se configura como sendo um núcleo de observação definido por muros que servem como bancos. Todo o conjunto arquitetónico e programático é pensado de modo a tirar o maior partido das vistas que o lugar possibilita para o equipamento comercial. Funcionará também como uma zona de arrumos para bicicletas de aluguer prontas para iniciar o percurso em qualquer uma das direções.

Interessa introduzir a hipótese de percorrer o território, de o sentir e explorar. Procura-se um observador, um contemplador (Ateliernob, 2007).

O nosso olhar é mais ou menos limitado consoante a passagem que estamos a experienciar mostrando dois tipos de percursos diferentes, que se complementam e acompanham as vivências do percurso. Apenas no decorrer do caminho podemos conhecer a relação entre ambos os equipamentos e a forma como se interligam, que nos suscita uma curiosidade que incentiva a continuar a explorar. É nos percursos e vivências que nos é indicado o caminho e é a vegetação e as sombras que nos ajudam a criar o conceito de fusão entre a arquitetura e a paisagem que resulta

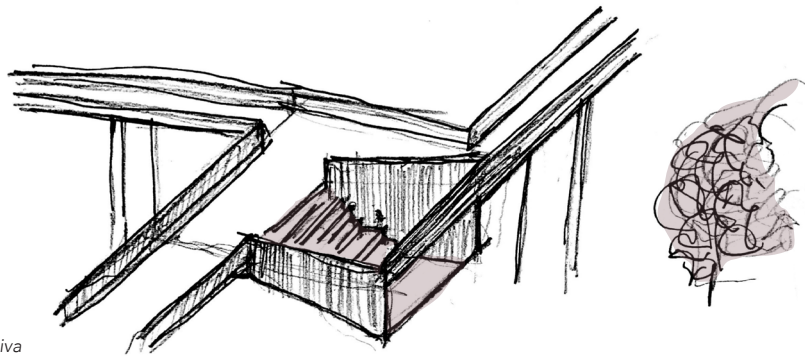


130.

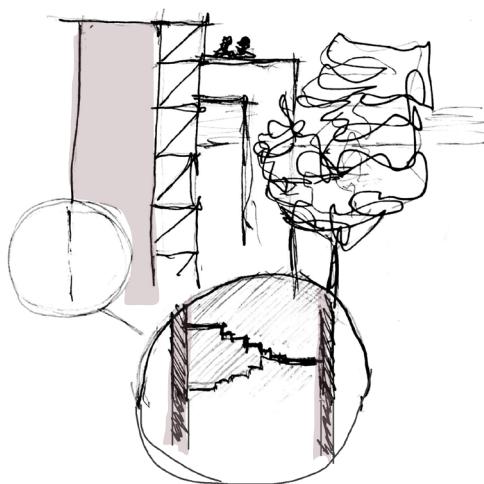
069. Planta Superficie
Comercial.



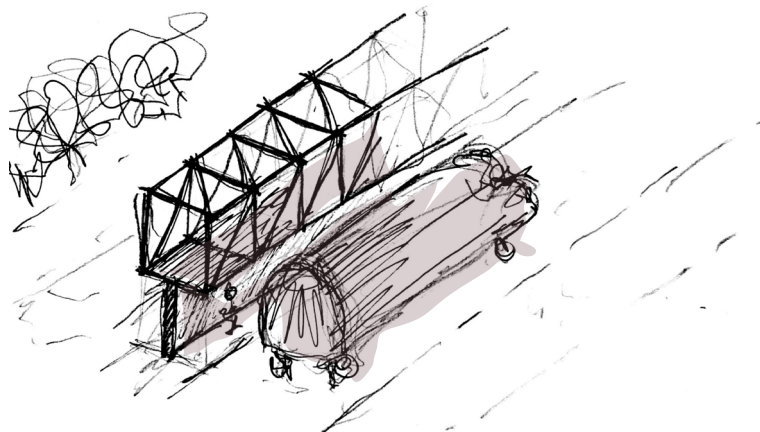
070. Ilustração Percurso
Pedonal.



071. Esboço Perspetiva
exterior.



072. Esboço Alçado +
Corte do Pilar.



073. Esboço
Perspetiva exterior.

a num itinerário onde as pessoas podem interagir com a paisagem numa floresta dinâmica que nos apresenta diferentes momentos.

Afinal, a melhor maneira de viajar é sentir. Sentir tudo de todas as maneiras (Campos, 1944, p. 34).

Somos recebidos por um núcleo onde desfrutamos de uma situação privilegiada, definida por uma zona ampla de miradouro, encaminhador do restante percurso. Daqui surge um acesso de escadas e elevador, que assume uma posição vertical em relação ao terreno e funciona como um grande pilar, transporta-nos até à cota mais baixa, à ribeira, onde encontramos o início do novo parque urbano de Carcavelos. Em termos estruturais opta-se pelo betão à vista e uma rede que envolve o núcleo de escadas deixando transparecer a paisagem exterior. Com a criação deste espaço, espera-se que a fusão entre o natural e o contruído na vivência do lugar.

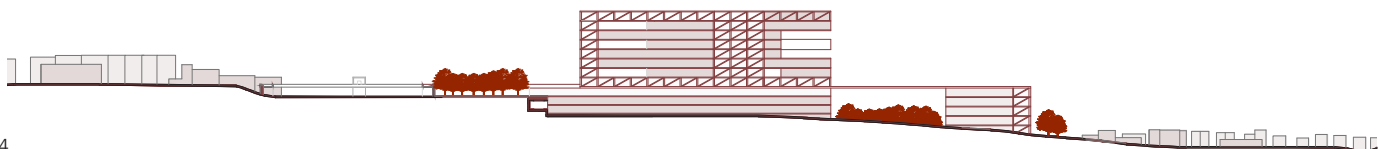
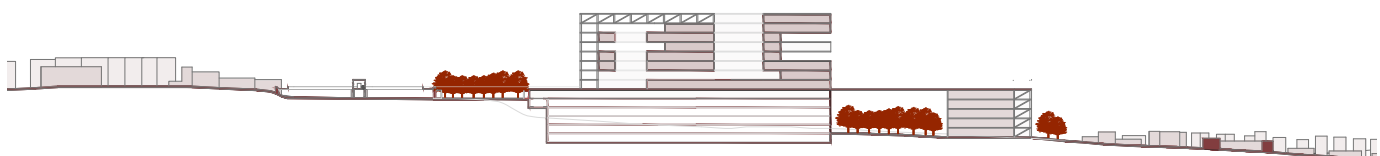
133

Entre o céu e a
terra

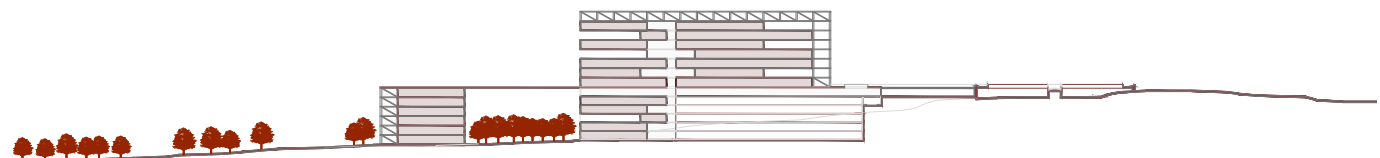
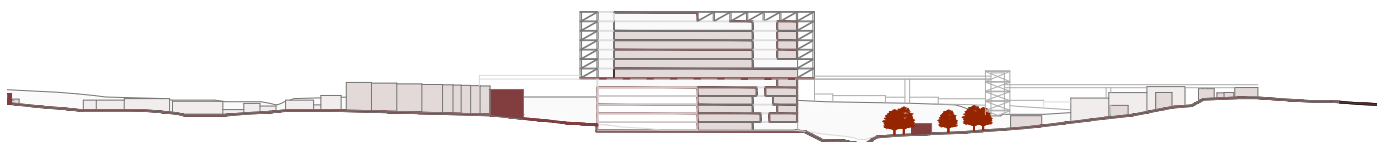
Estação do BRT aliado a uma superfície comercial.

A proposta da megaestrutura que foi desenvolvida para este ponto é constituída por diferentes pontos de amarração que se apresentam ao nível superior, ao nível do solo e do subsolo como se fossem projetados para o fundo da ribeira. O primeiro ponto de amarração tem como ambição promover e facilitar o acesso à estação do BRT, onde surge um corredor dedicado ao TPSP, no centro da A5. Esta ponte assenta na entrada de um equipamento pré-concebido para uma superfície comercial e que desta forma projeta uma nova área de chegada à estação do transporte público de passageiros. Uma vez percorrida esta extensão existe a possibilidade de aceder não só à infraestrutura como também ao tecido urbano envolvente e espaços de estadia.

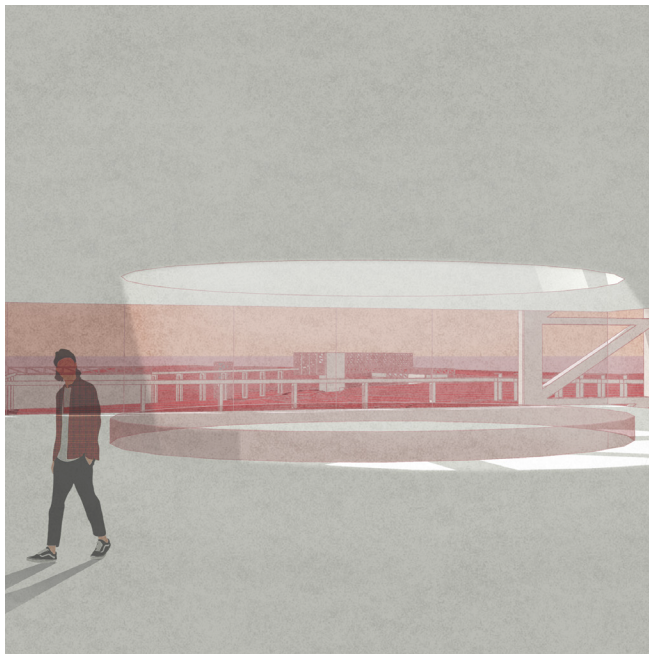
É na interseção desta estrutura de múltiplos níveis e entre traçados públicos existentes com novos percursos/atravessamentos da A5 que, por sua vez, continuam para o interior de um edifício, a partir da ideologia de utilizar o espaço interior



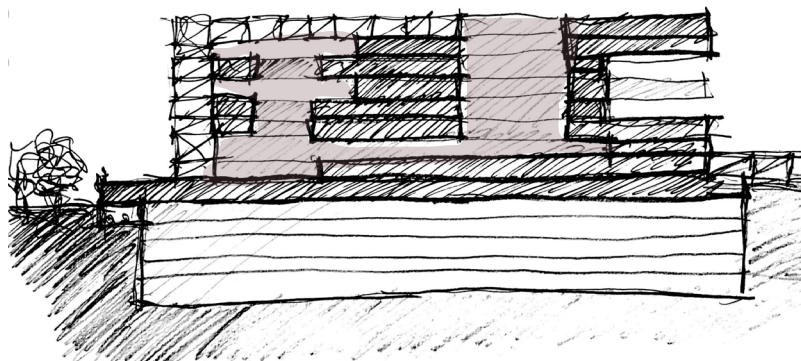
134



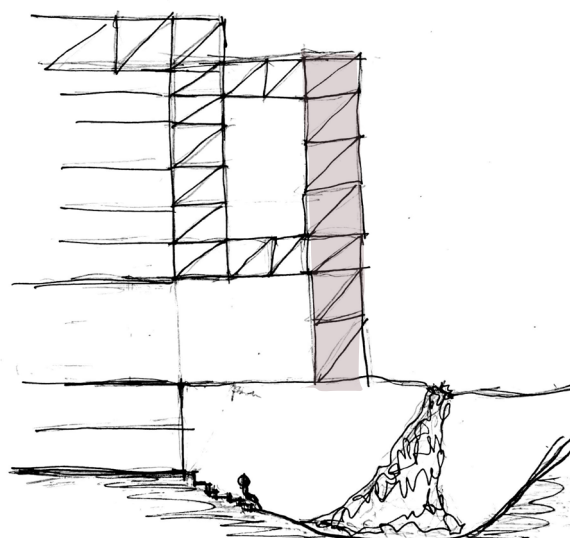
074. Seções Superfície
Comercial.



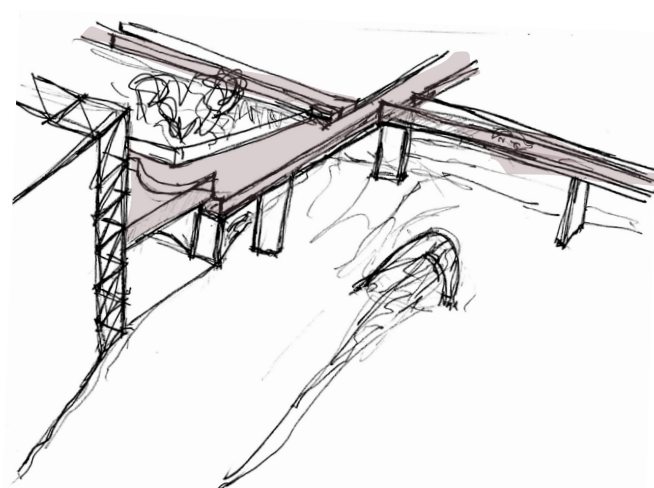
075. Ilustração Superfície
Comercial.



076. Esboço Corte.



077. Esboço Perspetiva
do Elevador + Ribeira.

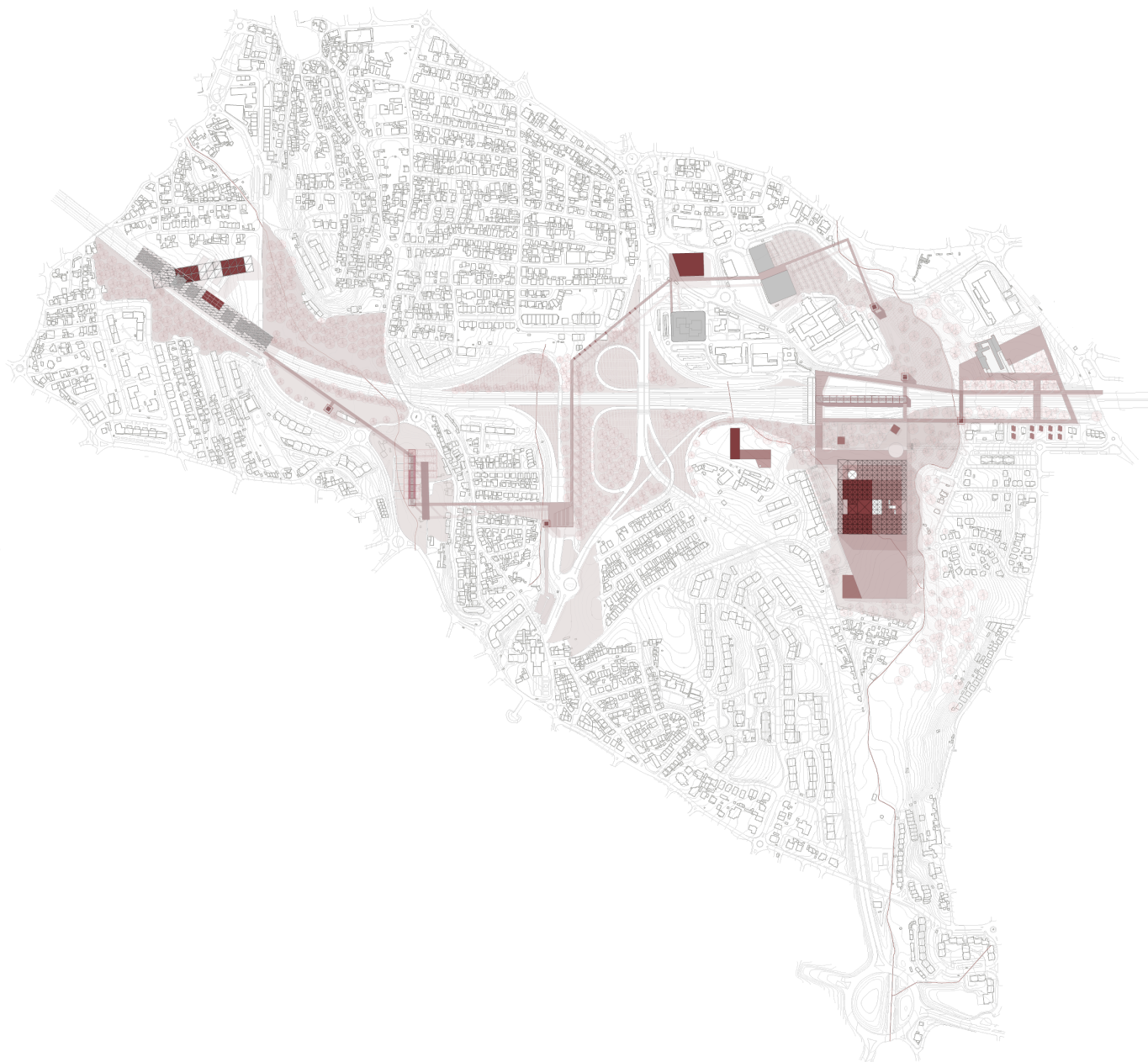


078. Esboço
Perspetiva aérea.

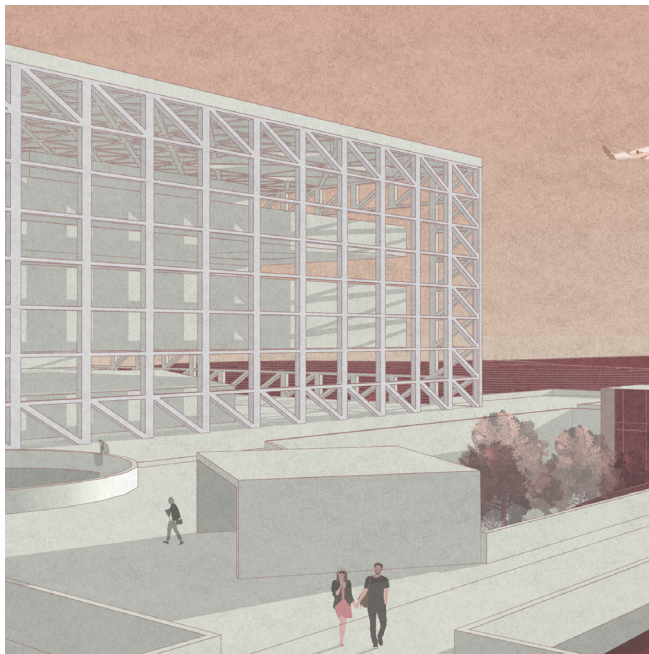
dos edifícios como área pública, como é representado também na planta de Nolli; e que se desenvolve para um equipamento comercial proposto, inicialmente programado pela C.M. Cascais, de maior impacto na área envolvente, que cria percursos de diferentes larguras consoante a qualificação do seu uso e importância. Esta arquitetura estabelece diferentes ambientes através de relações luz/sombra, entre si e com o território que permitem reconhecer a tridimensionalidade do edifício, os quais realçam os espaços e identificam a harmonia entre as várias partes do projeto. O edifício é constituído por 9 pisos, sendo a cobertura deste último percorrível em determinadas áreas, e 5 outros pisos que serão dedicados parcialmente ao estacionamento de veículos que servirão não só o equipamento em si mesmo, mas também a quem irá apanhar o BRT para Lisboa ou Cascais.

Destaca-se na proposta um elevador que tem como intenção configurar um espaço articulador de diversas naturezas ao melhorar as condições de mobilidade em ambientes urbanos de topografia "vertical". É desta forma que podemos fazer a ligação deste edifício com a ribeira de Sassoeiros e o novo parque urbano de Carcavelos.

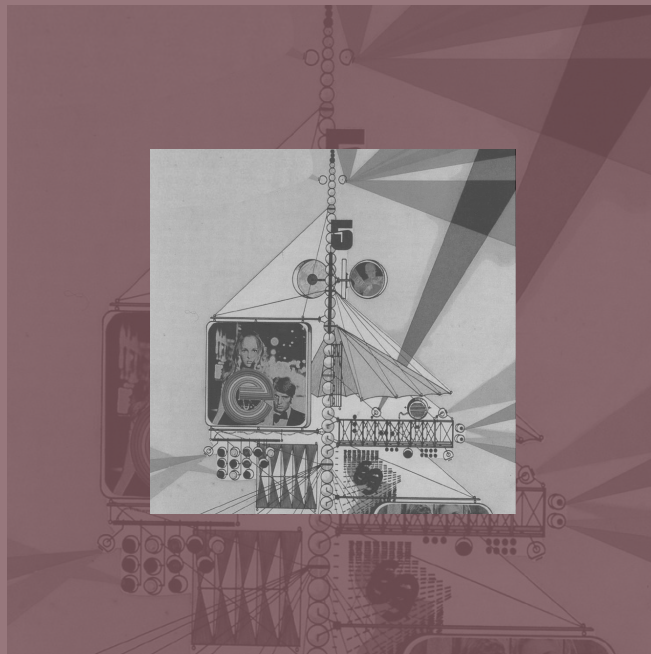
Propõem-se do outro lado desta amarração outros dois novos volumes: um que servirá o edifício da Brisa, atualmente edificado, que paralelamente auxiliará a população e o outro para a conceção de um equipamento cultural, envolvido pela organização de eventos e atividades relacionadas com música, teatro, literatura, artes visuais e dança com o objetivo de promover a identidade cultural regional. Ao assegurar a igual condição de acesso à cultura a todos os cidadãos envolventes e remeter à formação de identidade e ao incentivo à criatividade (Throsby, 2001). Desse ponto de vista, ao proporcionar um percurso cultural e de lazer, o consumo de cultura possibilita o contacto com uma diversidade de ideias e de melhoria da dinâmica sociocultural, no sentido em que o acesso e a participação na cultura atuam como mind-opener.



079. Planta Geral.



080. Ilustração Superfície
Comercial.



081. *Instant City, Collage.*

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerações Finais

O presente trabalho tornou-se o culminar de um percurso académico que contribuiu para a forma como olho a cidade e como intervenho nela. Um percurso que enriqueceu tanto o meu crescimento pessoal como académico e me suscitou dúvidas que me fizeram sonhar, pensar e consequentemente desenhar espaços potenciadores de qualidade espacial para quem vive estes locais e desta forma ser capaz de transpor para estes espaços os sonhos de cada um num único espaço de todos.

Uma simples ideia de trazer para o eixo da A5 um novo olhar capaz de apelar à valorização e ao enaltecimento da identidade deste território. Desta forma foi partindo deste mote que se criou um sistema de traçados capazes de conectar, interligar e potenciar a melhoria visível da fragmentação que o território apresenta e fazer deste território um território conectado através de uma fonte subtil de conexão dos espaços.

143

A presença de grandes infraestruturas como a A5, são capazes de transformar o território, mas a sua existência não deve ser razão para a fragmentação de locais, mas sim a capacidade de oferecer um novo olhar capaz de equacionar uma solução que torne os obstáculos em novas centralidades e beneficiando de eixos naturais como vales e ribeiras que contêm neles enormes possibilidades escondidas para enriquecerem este lugar.

Assim, após a leitura deste lugar identificou-se algumas problemáticas que este projeto propõe dar resposta partindo de uma reflexão sobre estes espaços vacantes e de carácter intersticial que envolvem as infraestruturas e os tecidos urbanos desarticulados, aproveitando a sua qualidade espacial e assim, responder à questão de partida que questionava quais seriam as soluções para qualificar e conectar os espaços gerados pela fragmentação urbana.

Após uma profunda reflexão sobre as condicionantes e potencialidades do território, concluiu-se que a resolução

projetual passa-se por um sistema pedonal onde uma das componentes fundamentais fosse a elaboração de passagens capazes de criar percursos de articulação entre espaços suscetíveis de possíveis centralidades oferecendo um acesso direto à estação do BRT criada num lugar estratégico de acesso da população local.

Como proposta para futuros desenvolvimentos, sugere-se o assentamento de pontes integradas numa estrutura gigante que serpenteia o território proporcionando uma maior circulação, mais espaços públicos qualificados e equipamentos de referência. Esta ligação, agora mais direta, entre as duas margens, promover e facilitar o acesso à estação do BRT, onde surge um corredor dedicado ao TPSP, no centro da A5. Permitiu ainda uma maior afluência, por parte da população, ao uso deste modo de transporte público.

145

Em suma, propomos reabitar a A5, resolvendo as problemáticas encontradas inicialmente e cumprindo os objetivos de um projeto capaz de conferir uma maior acessibilidade e novos espaços potenciadores de maior qualidade de vida.

Bibliografia

- APEL-MULLER, Mireille, ed. (2017) Passages. Barcelona: Actar
- APPLEYARD, Donald; Lynch, Kevin; Myer, John R (1965) The View from the Road. Massachusetts, The MIT Press
- AUGÉ, Marc (1992) Não-Lugares: Introdução a uma Antropologia da Supermodernidade. Lisboa: Letra Livre
- CULLEN, Gordon (1973) A Paisagem Urbana. Lisboa: Edições 70
- BANHAM, Reyner (1979) Megastructure, Urban Futures of the Recent Past. Michigan, Harper & Row
- BOHIGAS, Oriol (1999) La ciudad como espacio proyectado. Em: Caputo, paolo, La Arquitectura del Espacio Público, Formas del Pasado formas del presente. Andaluzia, Junta de andalucía.
- BORJA, Jordi (2000) El Espacio Público, Ciudad y Ciudadanía. Barcelona: Electra.
- BUSQUETS, Joan (2014) Toulouse: Identité et Partage du Centre-ville. Paris: Loubatières
- CAMPOS, Álvaro (1944) – In: Álvaro de Campos - Livro de Versos. Edição de Teresa Rita Lopes. Lisboa: Estampa, 1993
- CARERI, Francesco (2017) – Caminhar e parar. Barcelona: Editorial Gustavo Gili SL
- COOK, Peter; Chalk, Warren; Crompton, Dennis; Greene, David; Herron, Ron; Webb, Mike (1994) A Guide to Archigram. Londres: Academy Editions
- COOK, Peter; Chalk, Warren; Crompton, Dennis; Greene, David; Herron, Ron; Webb, Mike (1972) Archigram. Londres: Princeton Architectural Press

DIAS COELHO, Carlos - A Complexidade dos Traçados. Lisboa: FA-UTL, 2002. Tese de Doutoramento em Planeamento Urbanístico.

GEHL, Jan (2017) A Vida Entre Edifícios. Lisboa, Livraria Tigre de Papel.

GEORGE, Pedro, Morgado, Sofia, Louro, Margarida (2004), Área Metropolitana de Lisboa 1970-2001, De la monopolaritat a la matricialitat emergent, in L'explosió de la ciutat. Morfologies, mirades i mocions sobre les transformacion territorials recents en les regions urbanes de l'Europa Meridional. Barcelona, Col·legi d'Arquitectes de Catalunya- COAC/Forum Universal de les Cultures

HAUCK, T., KELLER, R., KLEINEKORT, V., (2011) Infrastructural Urbanism. Addressing the In-between, Berlin: DOM Publishers

HENRIQUES, J. M. (2014) Cascais. 650 Anos de História. Cascais: Câmara Municipal de Cascais

HILLMAN, James (1980) The city as Dwelling: Walking, Sitting, Shaping. Dallas: Center for Civic Leadership

JACOBS, Jane (1961), The Death and Life of Great American Cities, New York: Modern Library 50th anniversary ed., 2011 Modern Library ed.

KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce (1995) S, M, L, XL. New York: Monacelli Press

LYNCH, Kevin (2014) A imagem da Cidade. Lisboa, Edições 70

MACHADO, Ademar; Latapie, Marc; Boyron, Pascaline; Fernandes, Sílvia; Cavém, Sónia; Grasset, Sylvain (2008) Genius

Itineris. In André Tavares e Ivo Oliveira (Eds.) *Arquitectura em Lugares Comuns*. Porto, Dafne Editora, pp. 63-71

MANGIN, David (2004) *La Ville Franchisée: Formes et Structures de la Ville Contemporaine*. Paris: Éditions de la Villette

MONTANER, Josep Maria (2008) *A condição Contemporânea da Arquitetura*. Brasil: GG

MONTEYS, Xavier (2017) *La Calle Y La Casa: Urbanismo De Interiores*. Barcelona: GG

PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João (2011), *Políticas Urbanas II. Transformações, regulações e projectos*, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian

QUADERNS (1997) *Quaderns 218, Mobility*. Catalunha, Actar

SANTOS, João Rafael (2012). *Espaços de mediação infraestrutural: Interpretação e projecto na produção do urbano no território metropolitano de Lisboa*, Tese de Doutoramento em Urbanismo, Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa

SANTOS, João Rafael (2017) (coord.), *AdaptPolis - Descodificar a fragmentação urbana: infraestruturas, paisagem e projeto territorial para a Área Metropolitana de Lisboa – Relatório Intermédio – Dezembro de 2017*, Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa, disponível em http://adaptpolis.fa.ulisboa.pt/adaptpolis_report_nov2017.pdf

SARAMAGO, José (2011) – *Viagem a Portugal*. Lisboa: Editorial Caminho

SILVA LEITE, João (2016), Ruas Emergentes. Interpretação morfológica no contexto urbano português, Lisboa: FAUL. (tese de doutoramento, disponível em <http://formaurbislab.fa.ulisboa.pt/dissertações.html>)

SOLÀ MORALES, Ignasi (1996) Presentes y futuros, arquitectura en las ciudades. Barcelona: con- grés uia Barcelona 96/ centre de cultura contemporânea de Barcelona

THROSBY, David (2001) Economics and Culture, Cambridge, Cambridge University Press.

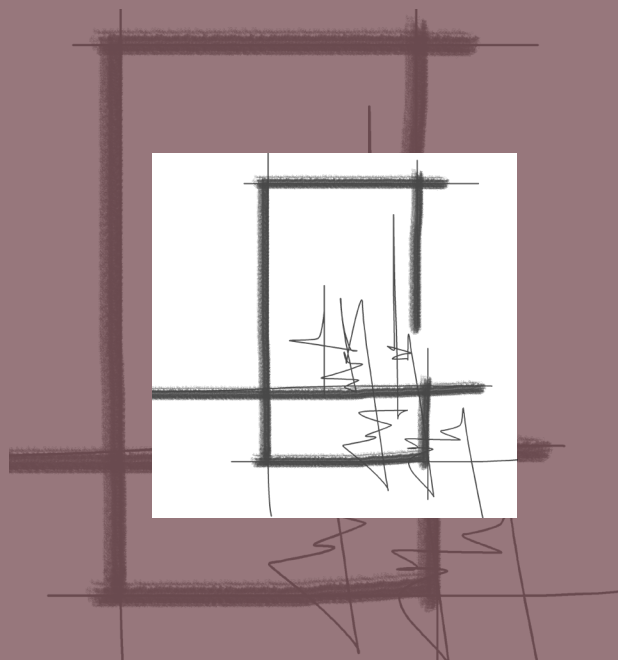
ROSSI, Aldo (2019) A arquitetura da Cidade. Lisboa, Edições 70

VALLEJO, Manuel; Farrerons, Joan (2002) El soporte infraestructural de la ciudad. Barcelona, Universidad Politécnica de Catalunya.

VAN ACKER, Maarten (2017) Between you and me, here and there, today and tomorrow. In Mireille Apel-Muller (Eds.) Passages: Transitional Spaces de Transition Pour la Ville Du 21e Siecle, Institut Pour La Ville En Mouvement. Barcelona, Actar Publishers, pp. 56-65

Webgrafia

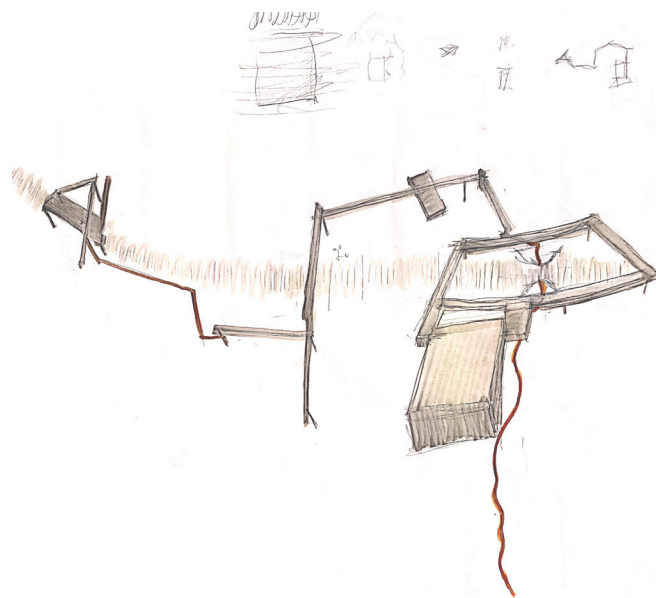
ATELIERMOB – Concurso Internacional para a dinamização do rio nas margens do Médio Tejo. Portugal: 2007. Disponível em: www.ateliermob.com



082. O início.

ANEXOS

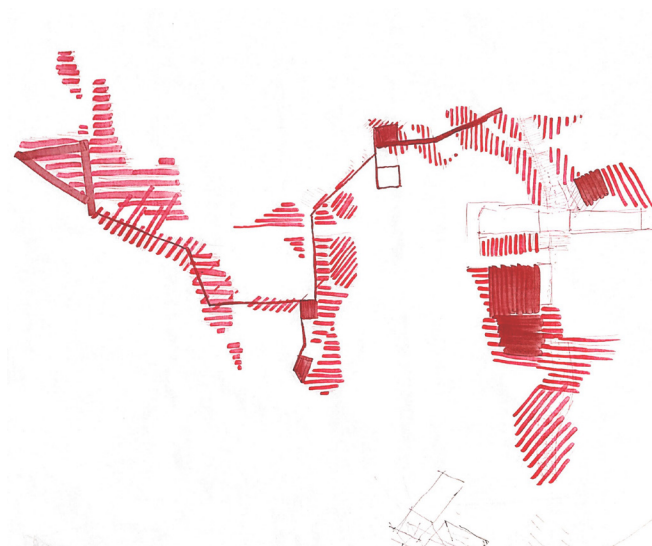
ESQUIÇOS



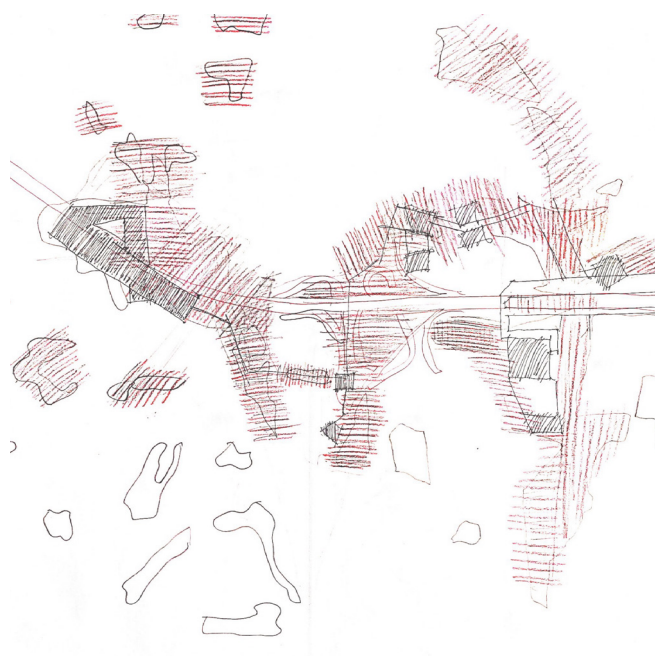
083. Desenvolvimento
dos Percursos.



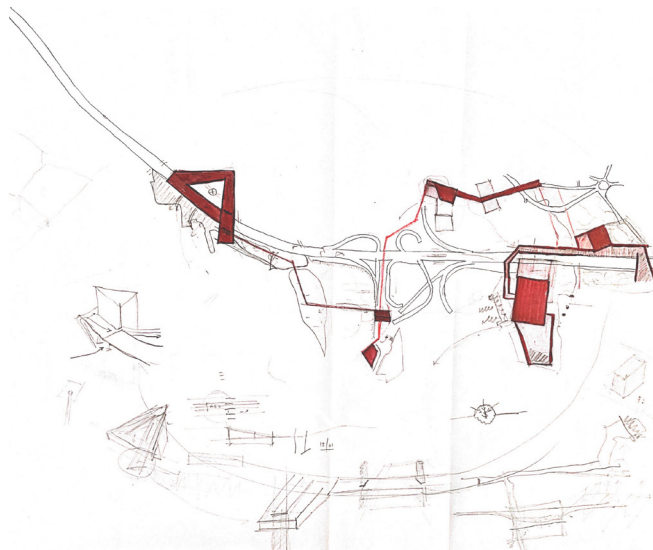
084. Representação dos
Diferentes Verdes.



085. Representação das
Direções dos Verdes.



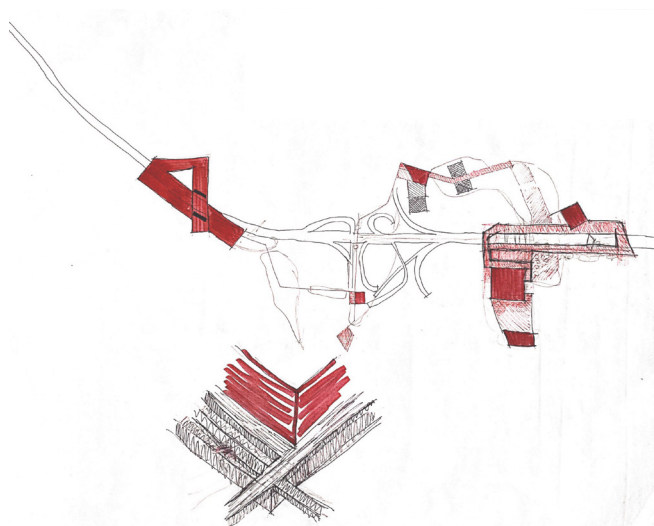
086. Representação da
Densidade Arbórea.



087. Desenvolvimento da
Planta Geral e Percursos.



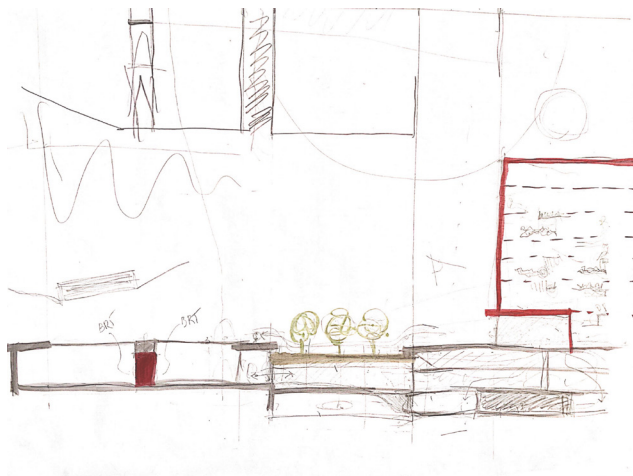
088. Desenvolvimento
da Proposta para a
Superfície Comercial.



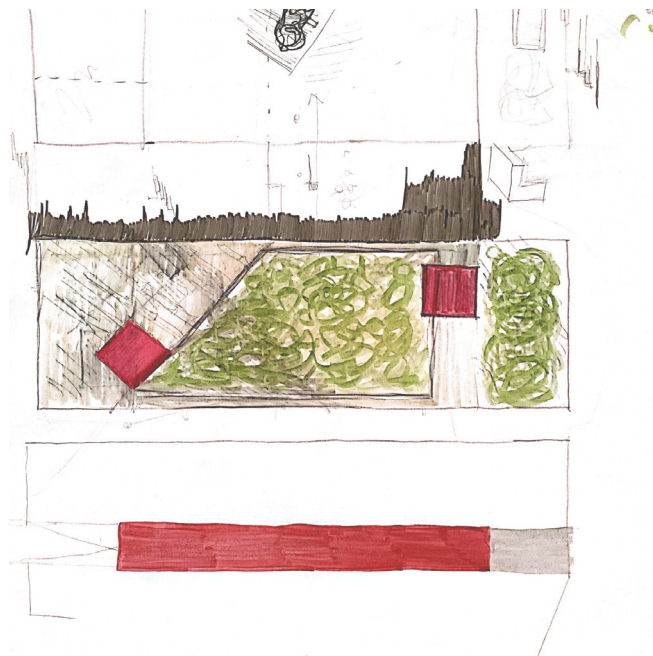
089. Desenvolvimento da
Planta Geral e Percursos.



090. Desenvolvimento
da Proposta para a
Superfície Comercial.

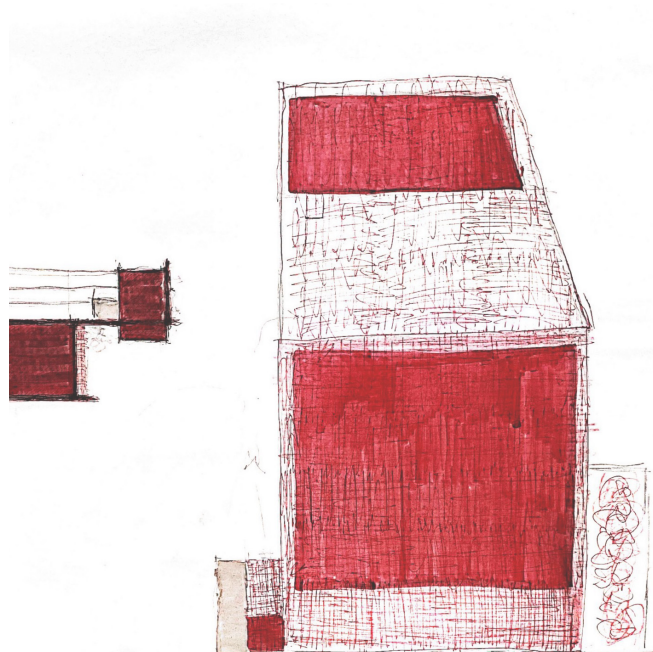


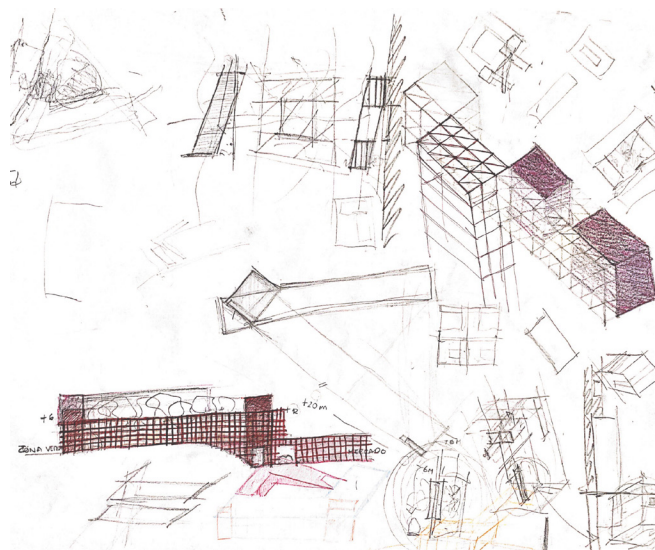
091. Desenvolvimento
da Proposta para a
Superfície Comercial.



092. Desenvolvimento
da Proposta para a
Superfície Comercial.

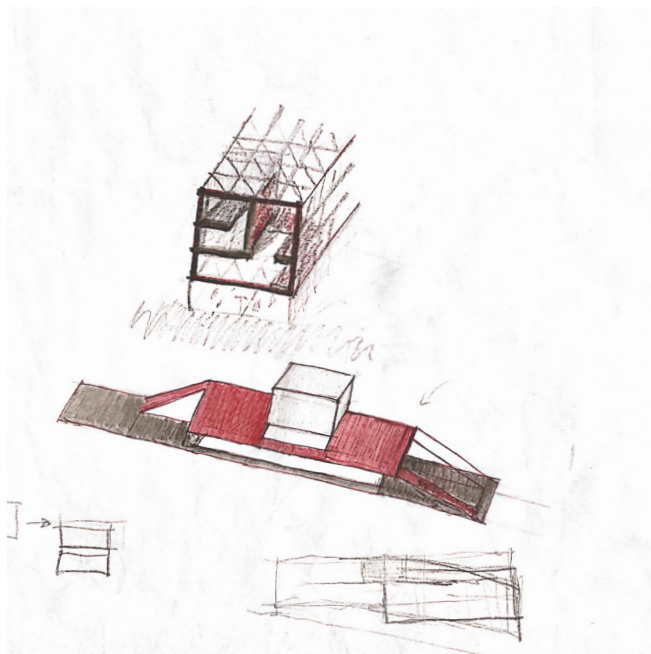
093. Desenvolvimento
da Proposta para a
Superfície Comercial.

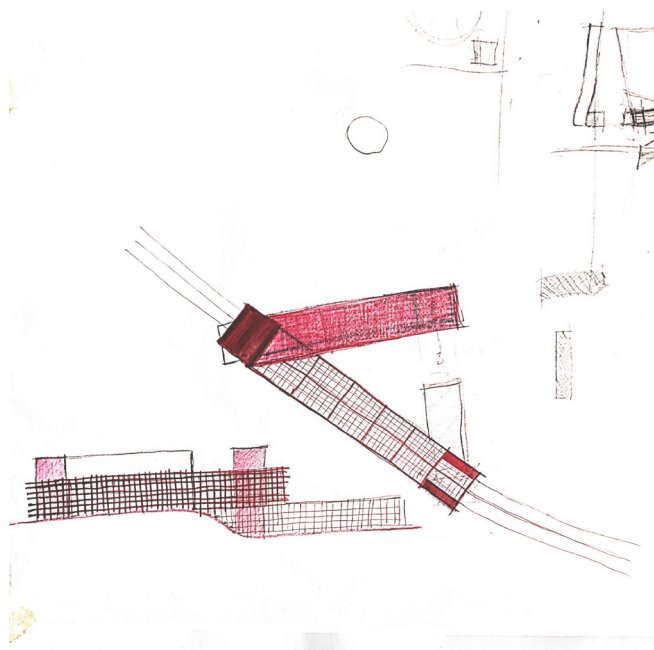




094. Desenvolvimento da
Proposta para o Pavilhão
Multifuncional.

096. Desenvolvimento da
Proposta para o Pavilhão
Multifuncional.

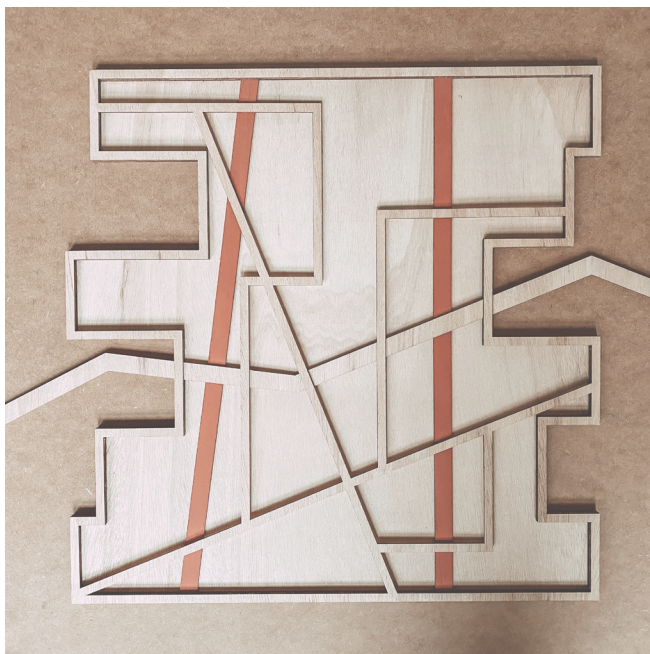


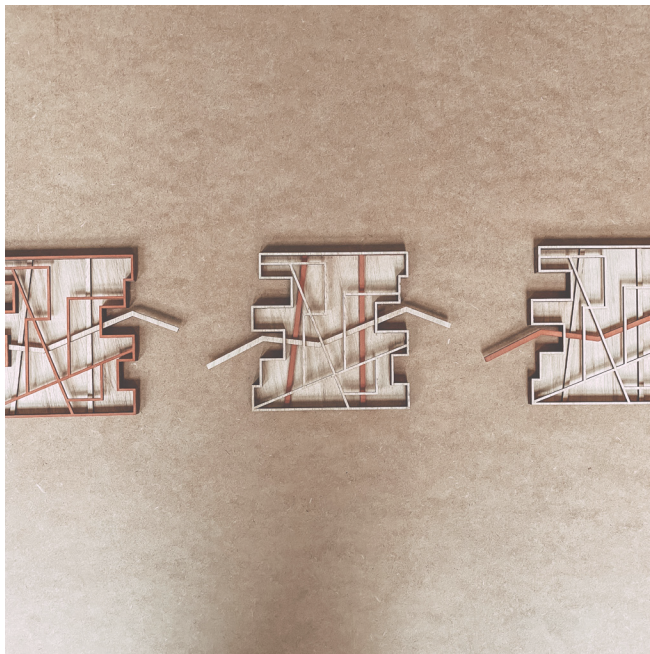


096. Desenvolvimento da
Proposta para o Pavilhão
Multifuncional.

FOTOGRAFIAS MAQUETAS

097. *Maquete*
Conceptual.





098. Maquetes
Experimentais para a
Maquete Conceptual.

099. Maquete
Experimental para a
Maquete Conceptual.





100. Maquete
Experimental da
Proposta Geral.

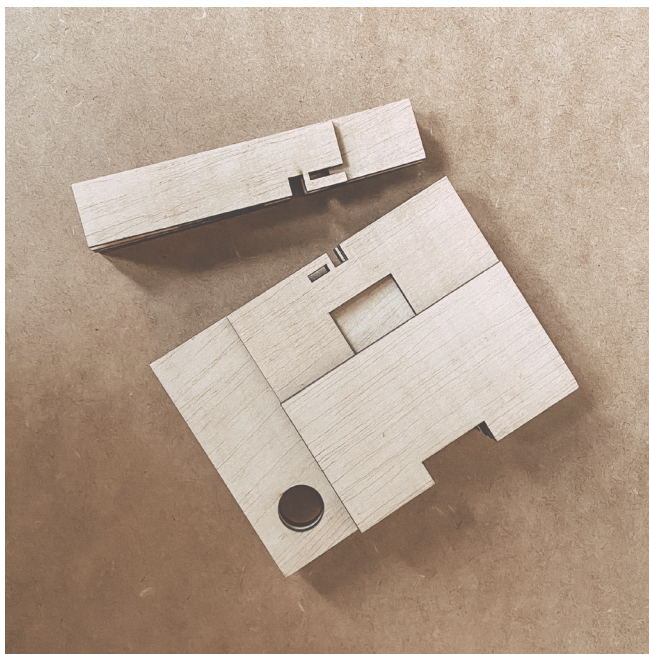
101. Maquetes
Experimentais da
Proposta para a
Superfície Comercial.





102. Maquete
Experimental da
Proposta para a
Superfície Comercial.

103. Maquete
Experimental da
proposta para a
Superfície Comercial.





104. Maquete Análise do
Território.

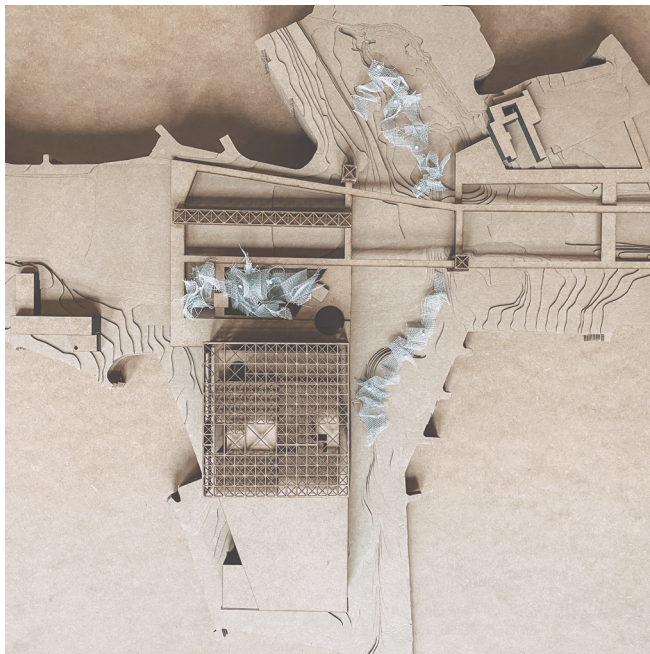
105. *Maquete*
Embrionária da Proposta
Geral.





106. Maquete da
Proposta Geral.

107. Maquete da
Proposta para a
Superfície Comercial.





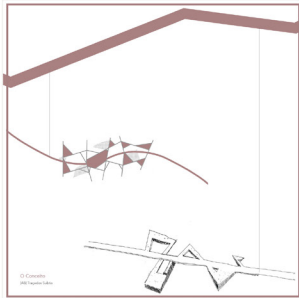
108. Maquete da
Proposta para a
Superfície Comercial.

26 DE JANEIRO DE 2021





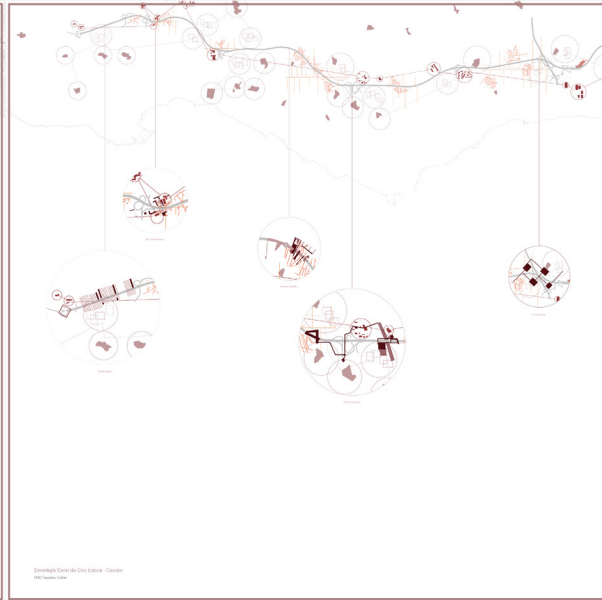
PAINEL APRESENTAÇÃO



02. Corridors
2007/2008/2009



Urban Context and the Building
2007/2008/2009



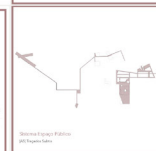
Urban Context and the Building
2007/2008/2009



Urban Context and the Building
2007/2008/2009



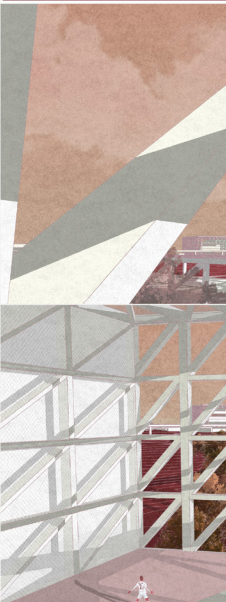
03. Corridors
2007/2008/2009

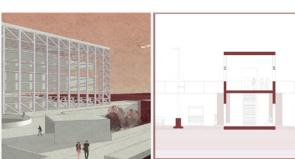
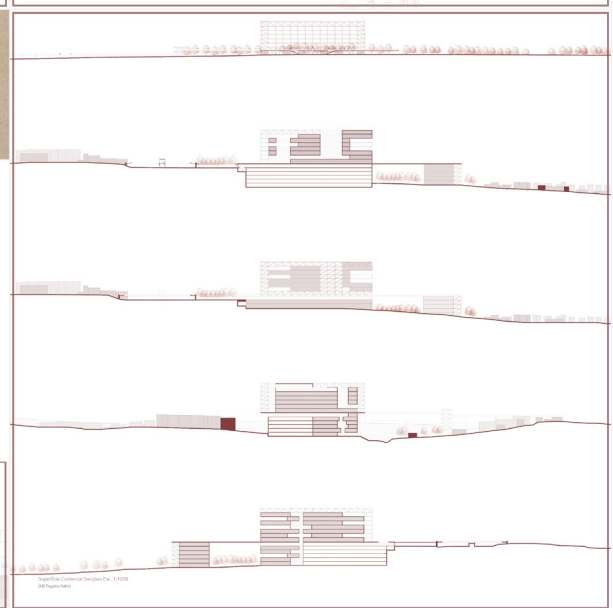
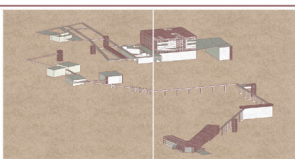
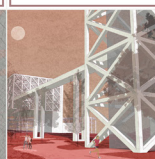
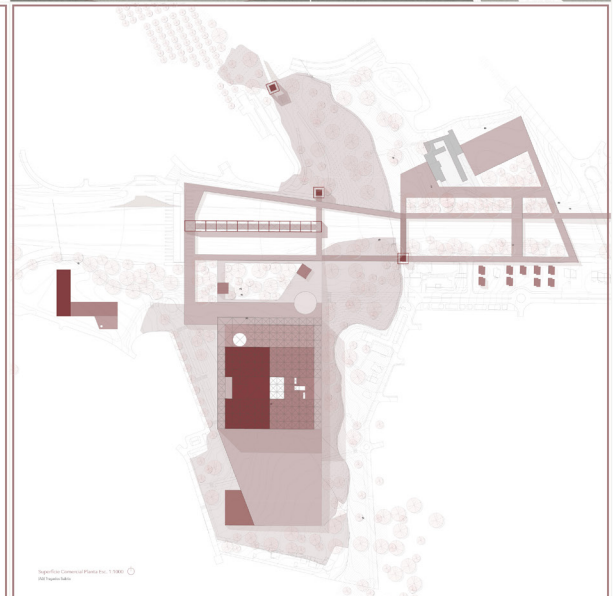
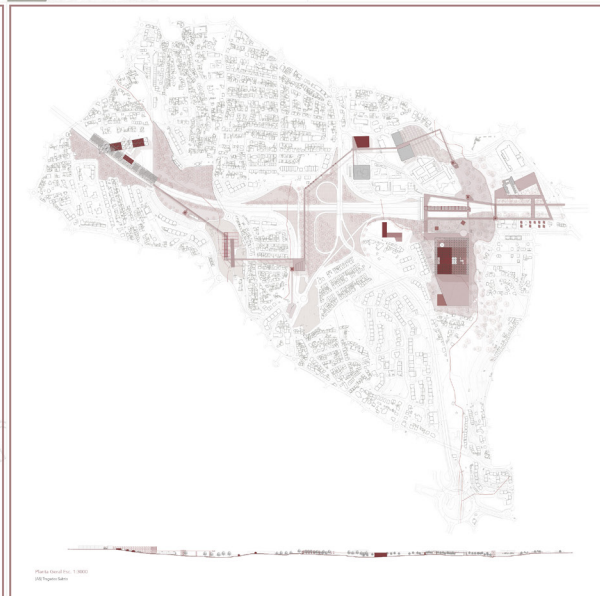
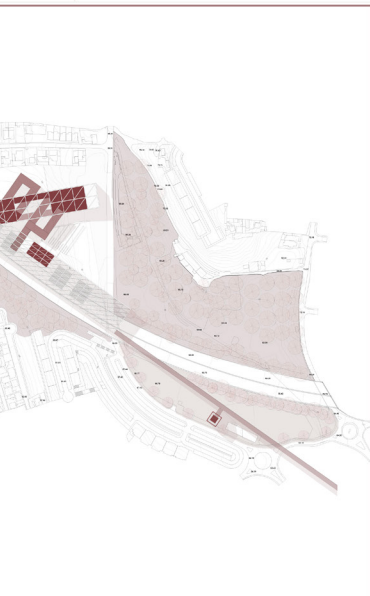
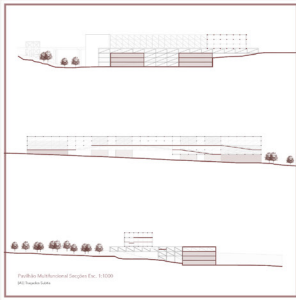
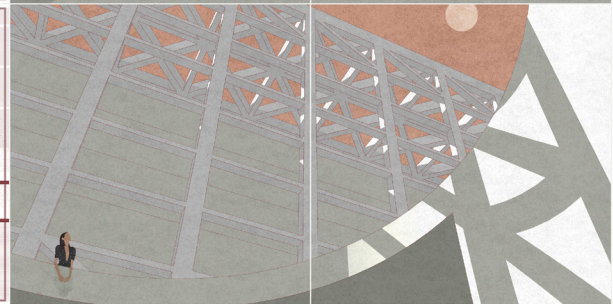
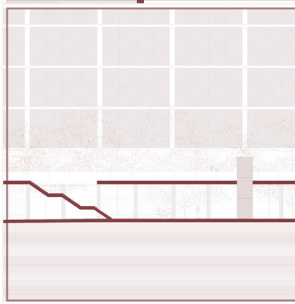
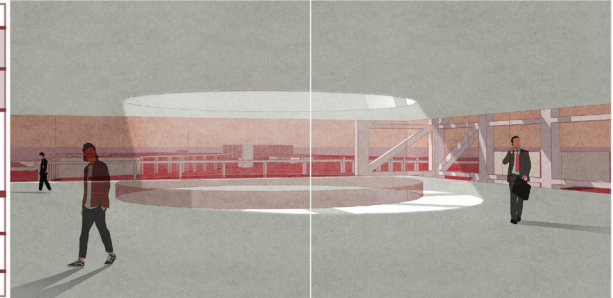
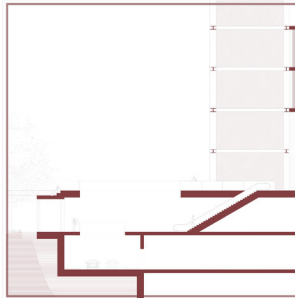


04. Corridors
2007/2008/2009

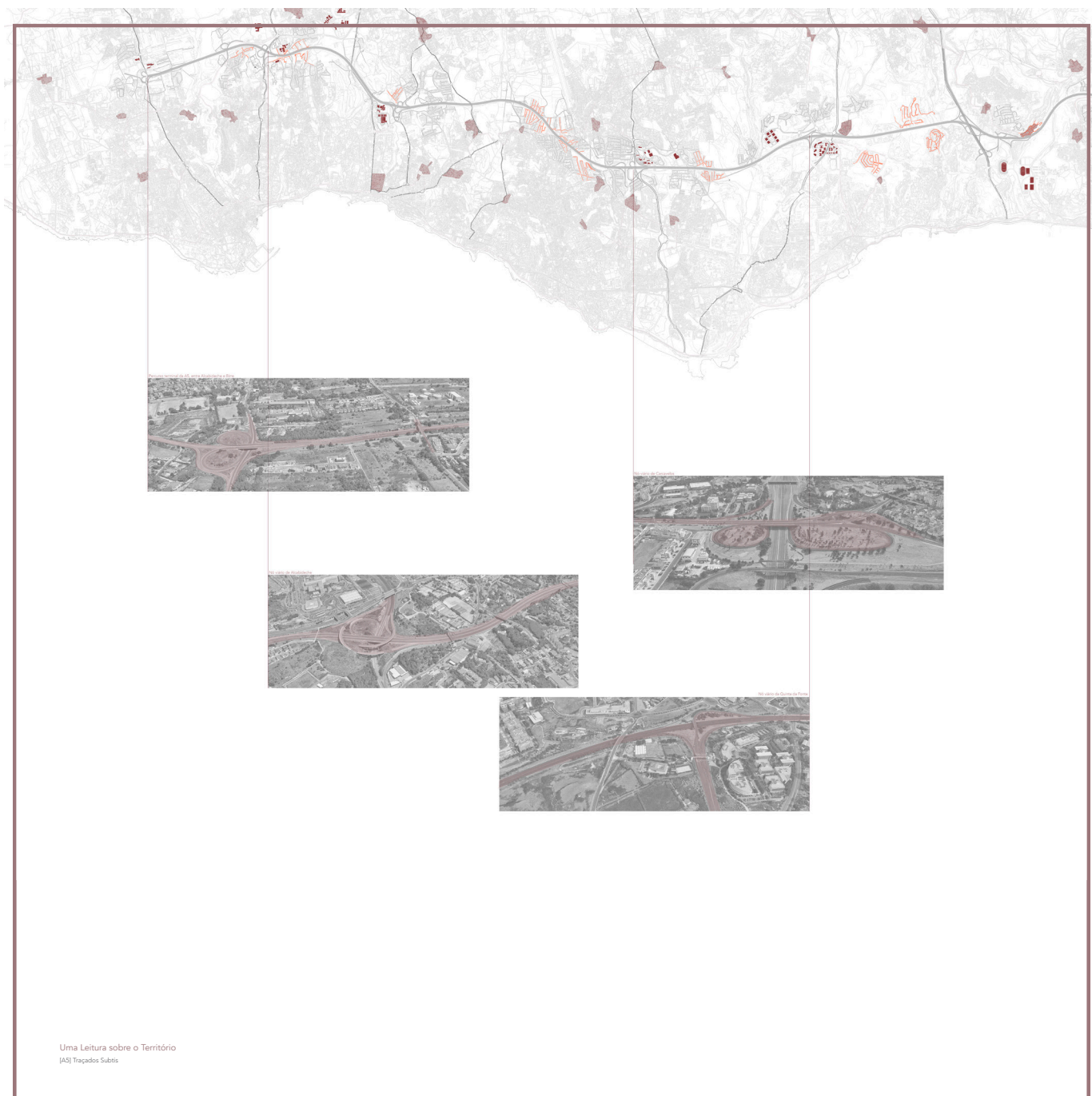


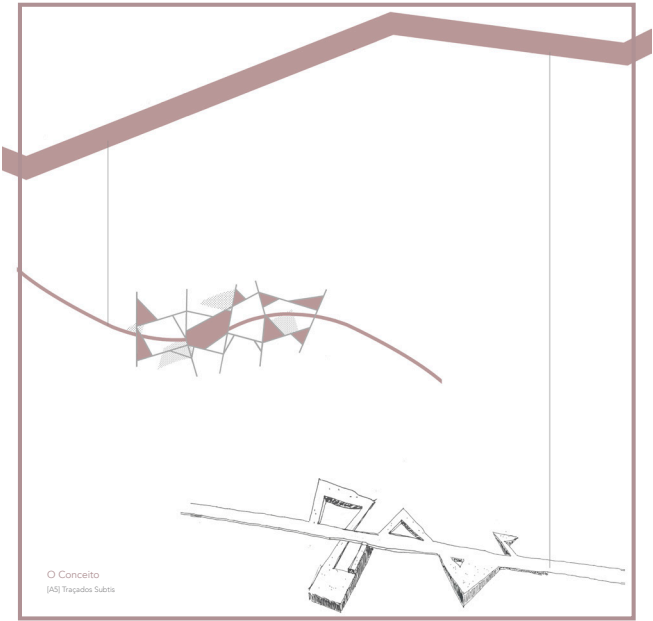
05. Corridors
2007/2008/2009



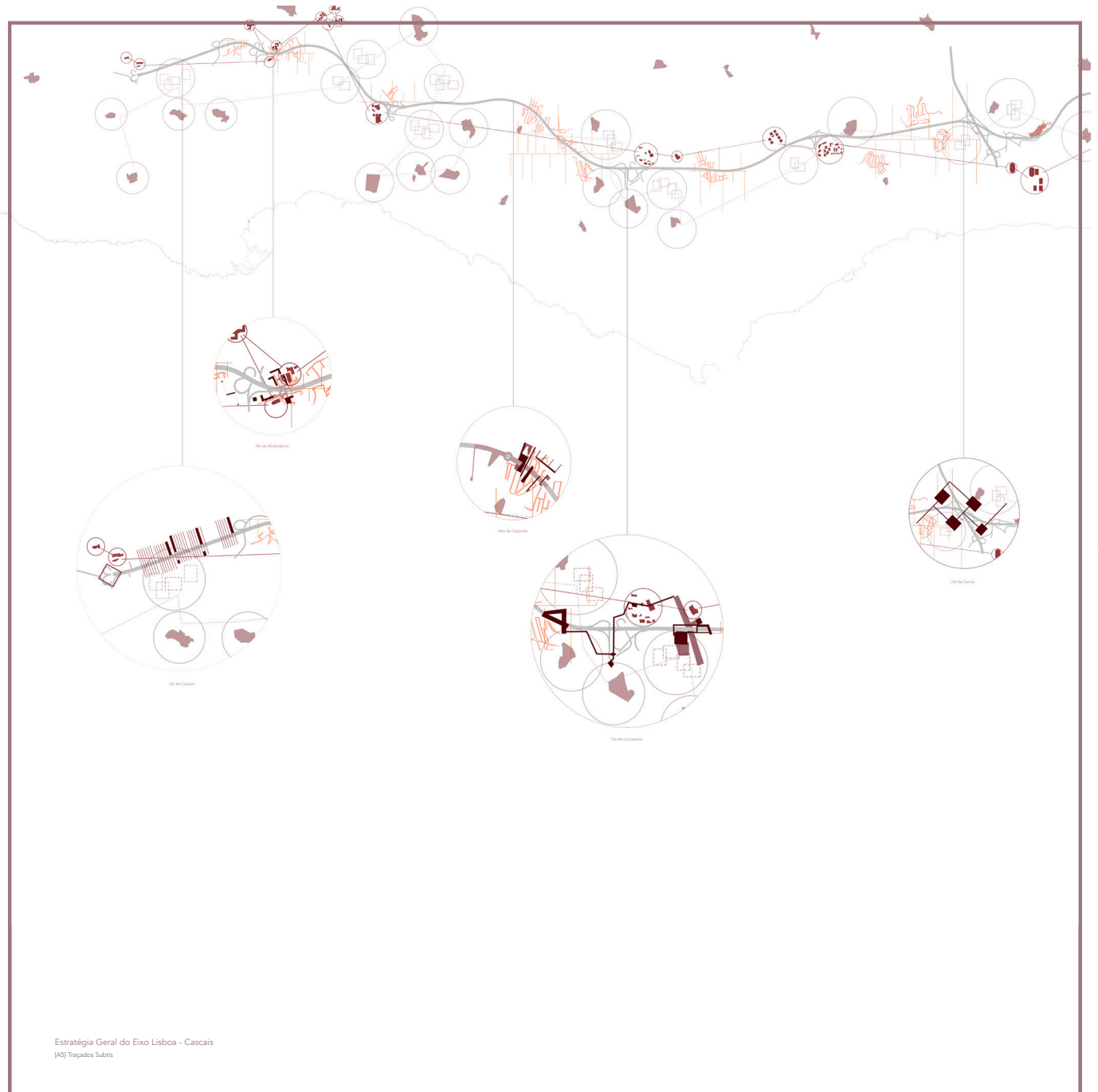


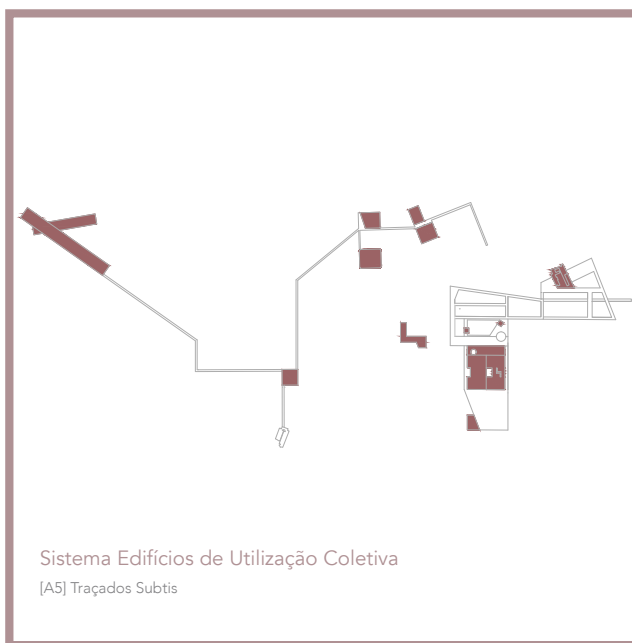
PAINEIS FINAIS

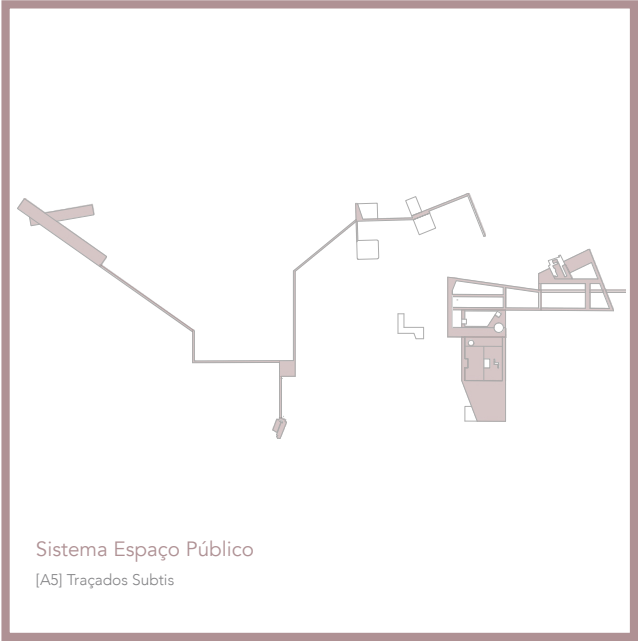


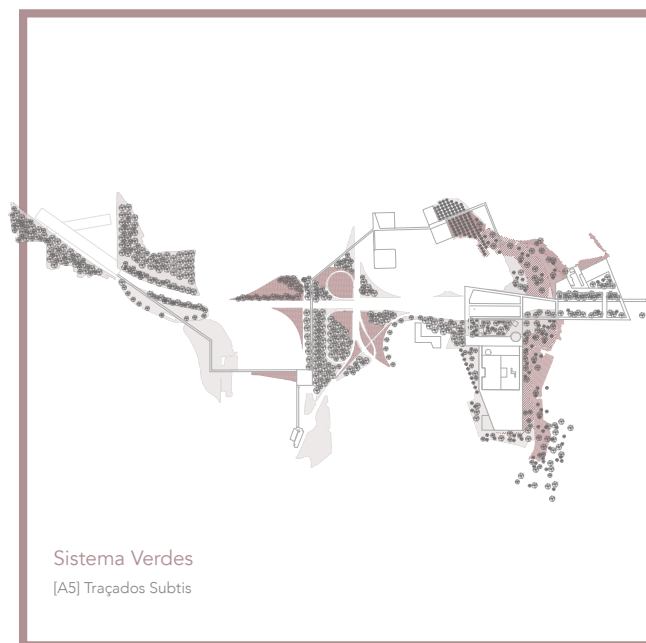


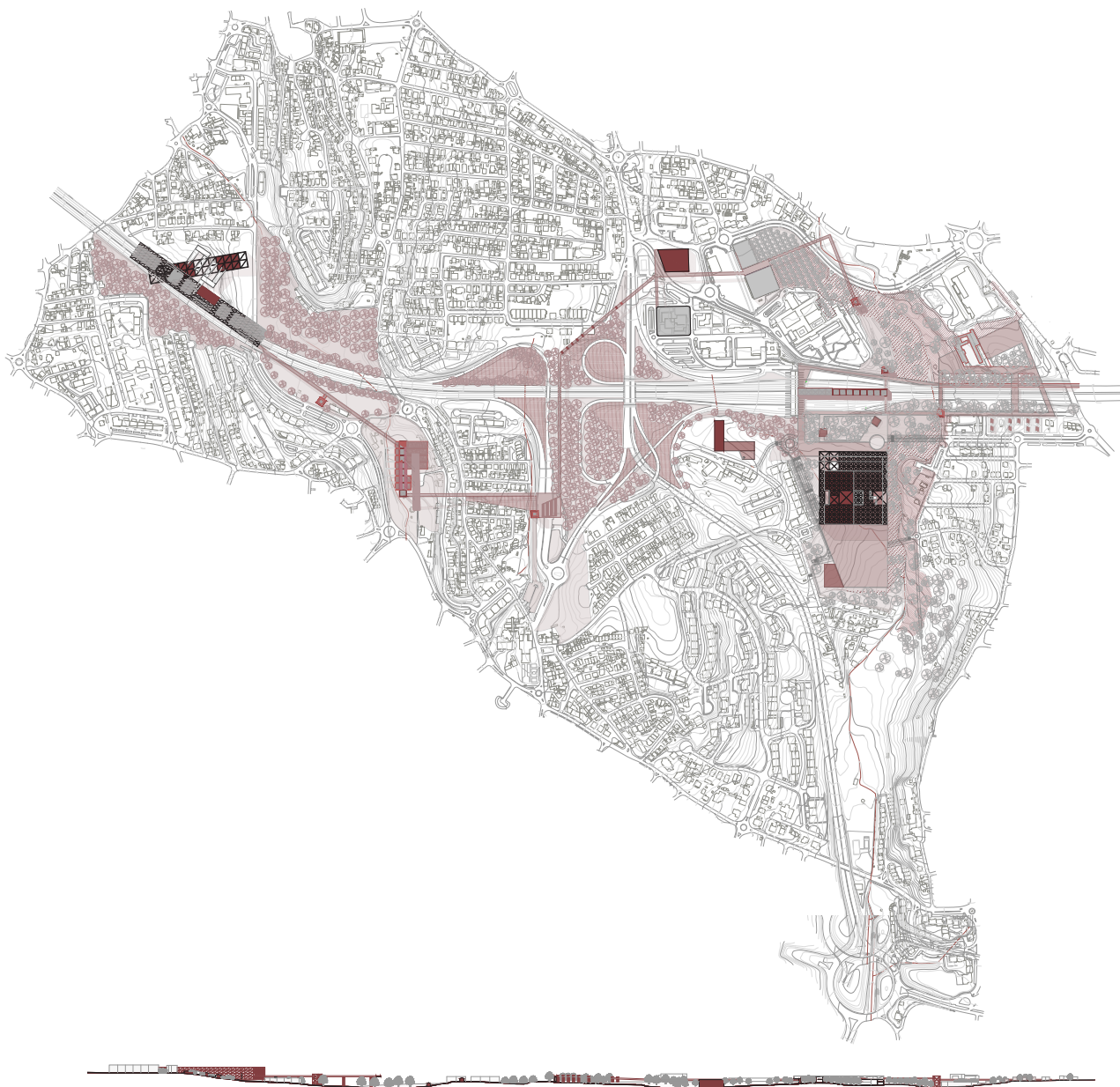
O Conceito
(AS) Trapezo Subito



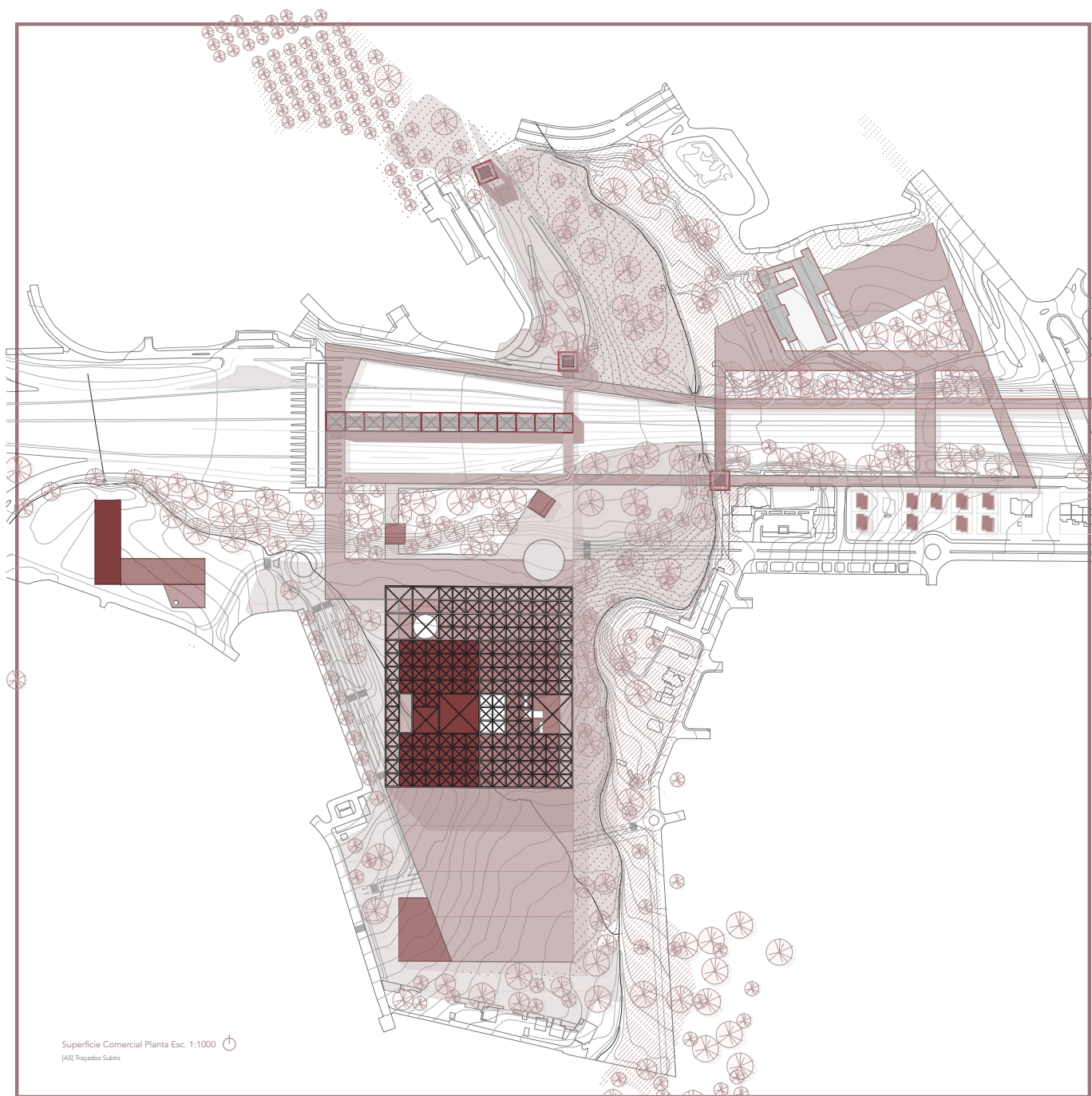




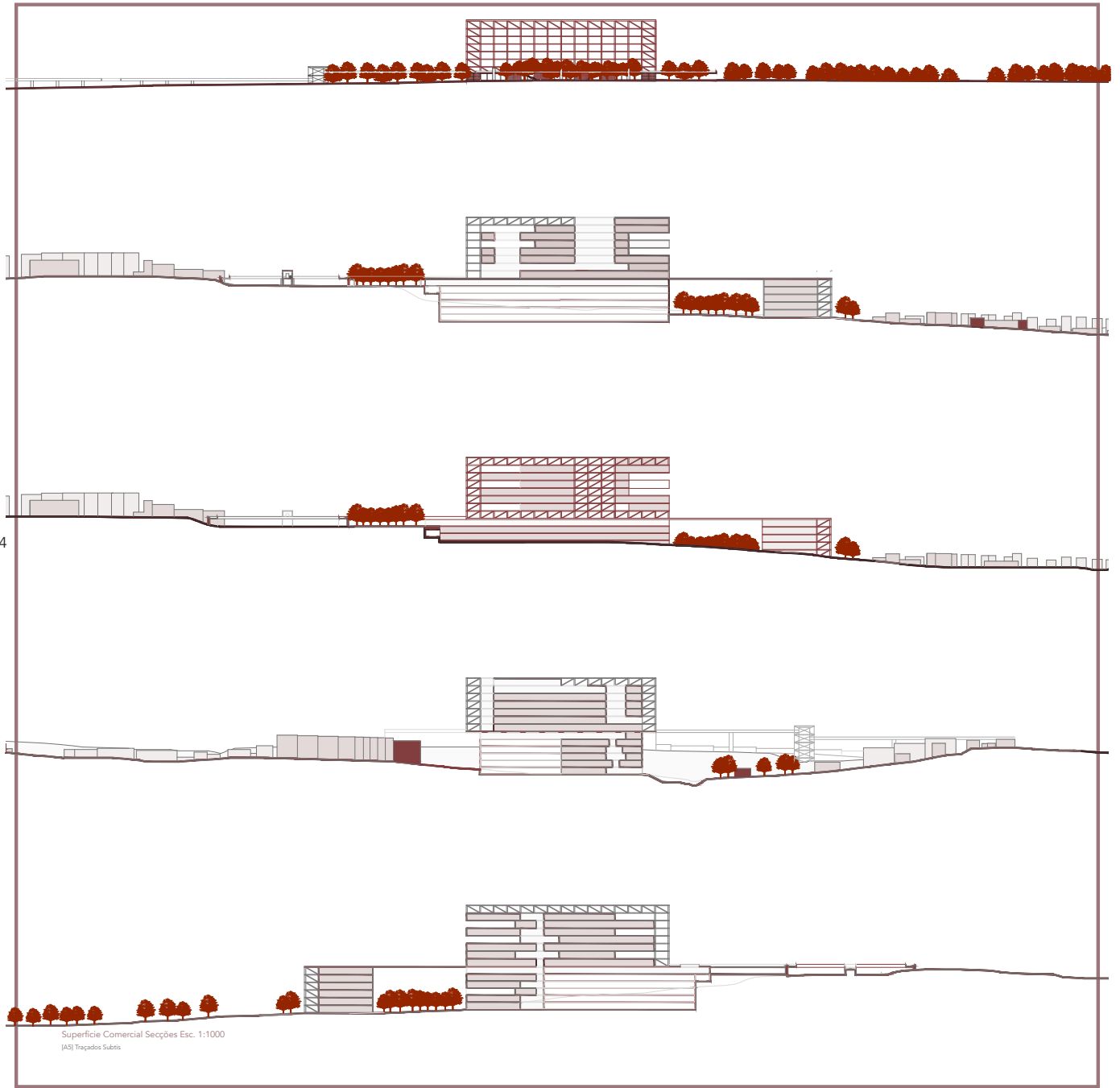


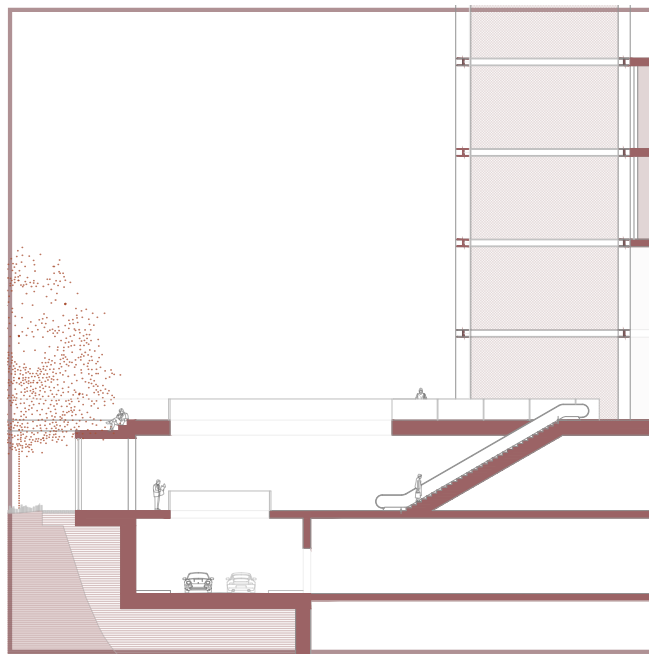


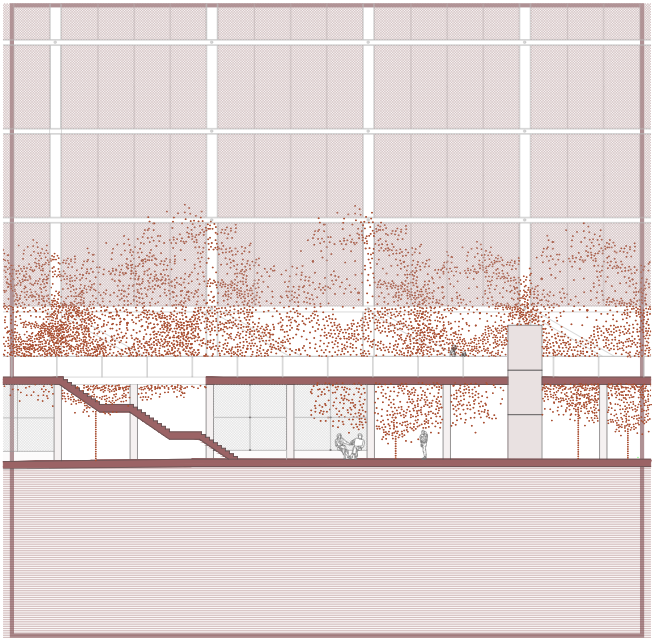
Planta Geral Esc. 1:3000
(AS) Traçados Subtis

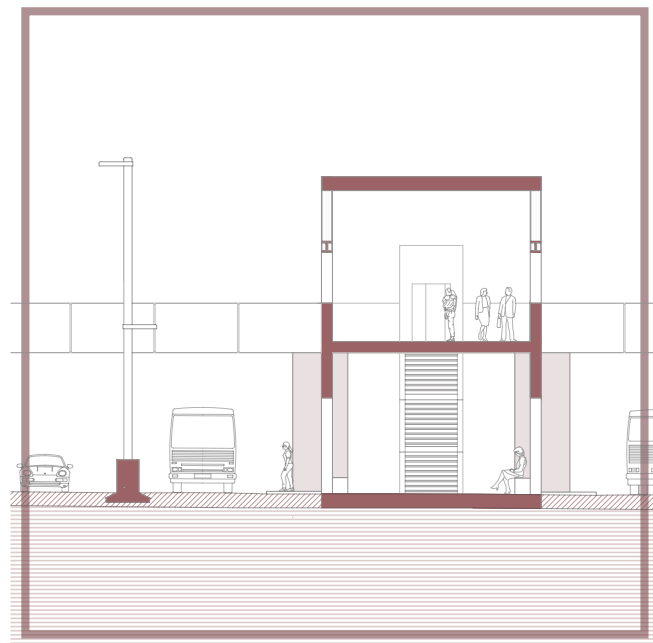


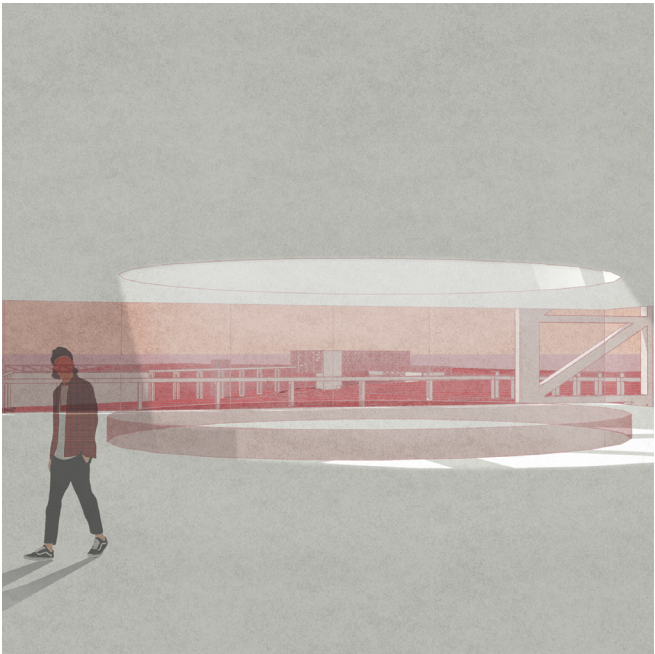
Superfície Comercial Planta Esc. 1:1000
(AS) Traçados Substit

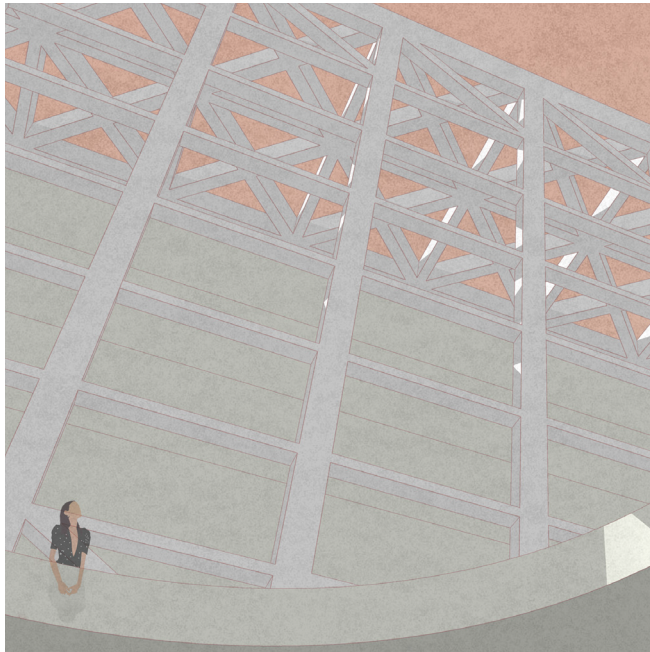


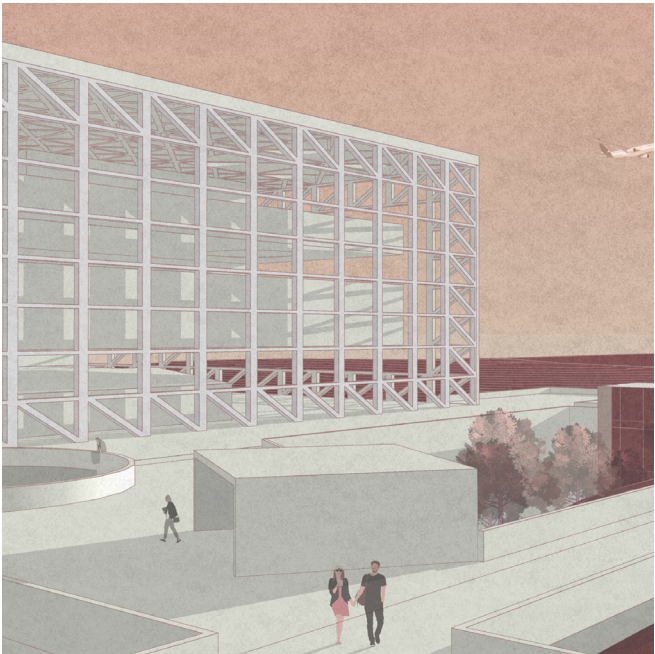




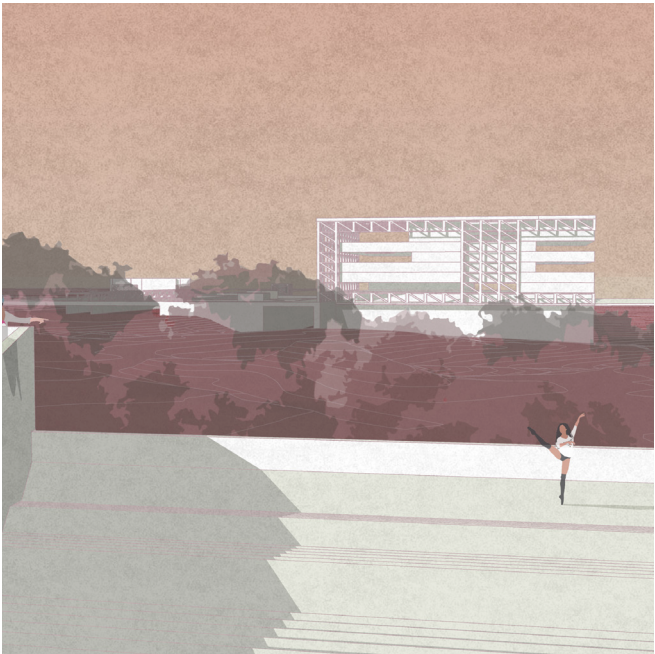


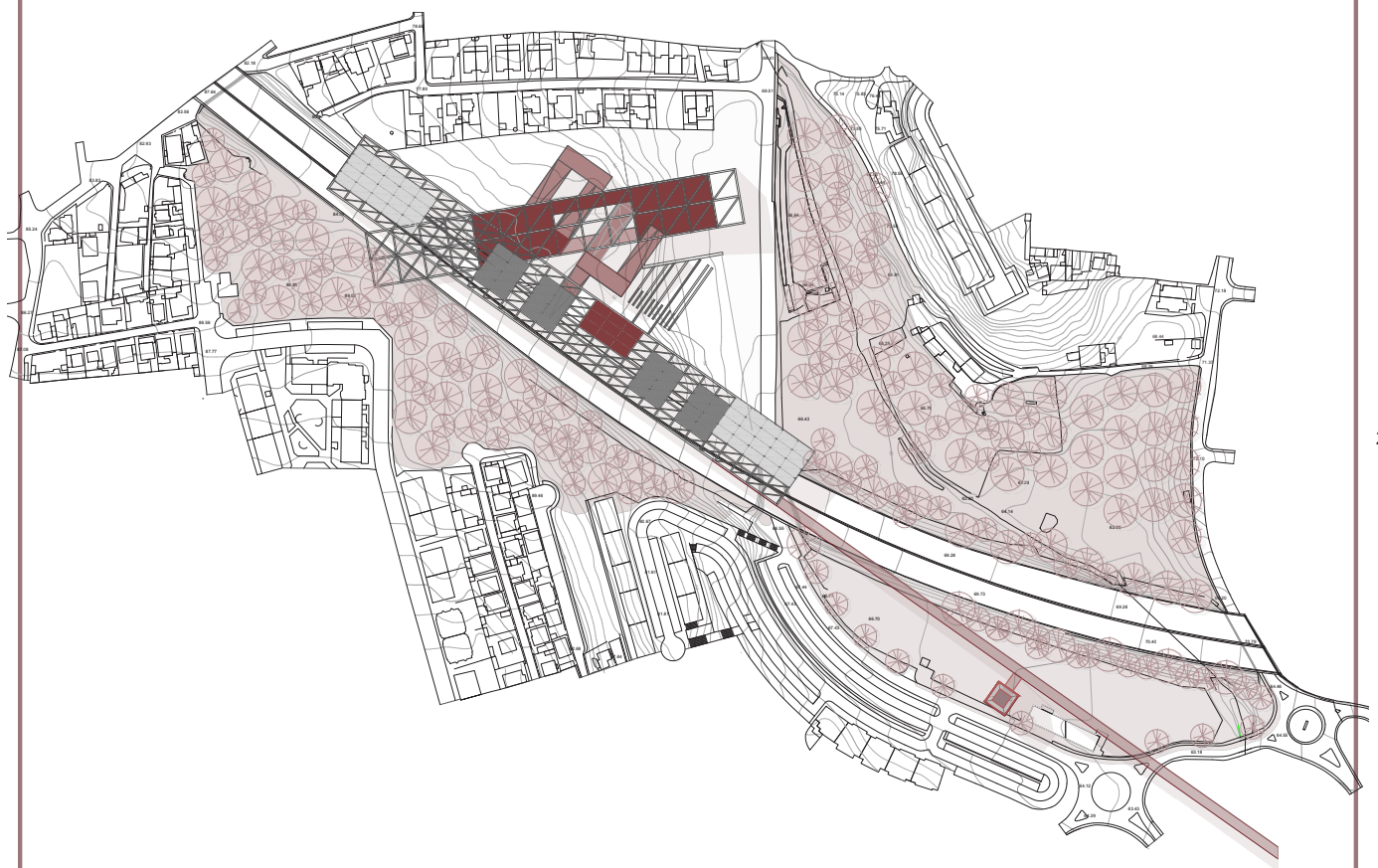












Pavilhão Multifuncional Planta Esc. 1:1000 
(AS) Traçados Subtis

